Сборник
Министер. Постанов.
по
Железн. Дорогам
1874

9 55/180

f 55
180.

СБОРНИКЪ

МИНИСТЕРСКИХЪ ПОСТАНОВЛЕНІЙ

И ОБЩИХЪ

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХЪ РАСПОРЯЖЕНІЙ

МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

ПО

ЖЕЛѢЗНЫМЪ ДОРОГАМЪ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Министерства Путей Сообщенія (А. Бенке),
по Фонтанкѣ № 99.
1874.

СБОРНИКЪ

МИНИСТЕРСКИХЪ ПОСТАНОВЛЕНІЙ

И ОБЩИХЪ

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХЪ РАСПОРЯЖЕНІЙ

МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

ПО

ЖЕЛѢЗНЫМЪ ДОРОГАМЪ.

Т. 1

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Министерства Путей Сообщенія (А. Бенке),
по Фонтанкѣ № 99.
1874.

Печатано по распоряженію Технически-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ.

2007056852

ОГЛАВЛЕНІЕ.

ОТДѢЛЪ I.

Министерскія постановленія.

№ № постановленій.

1860 г. стр.

1. О предѣлахъ размѣровъ подвижнаго состава и приближенія строеній къ путямъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи . . . . . 1.
2. О предѣлахъ размѣровъ мостовыхъ сооруженій и переѣздовъ при встрѣчѣ проѣзжихъ дорогъ съ желѣзными . . . . . 5.

1866 г.

6. О представленіи свѣдѣній для годовыхъ отчетовъ по Министерству 5.
7. О срокахъ представленія статистическихъ таблицъ . . . . . 11.
8. О повѣркѣ вѣсовыхъ гирь . . . . . 11.

1867 г.

13. О примѣненіи къ желѣзнымъ дорогамъ правилъ относительно воспрещенія курить табакъ . . . . . 11.
15. Временныя правила для перевозки по желѣзнымъ дорогамъ недосмотрѣнныхъ иностранныхъ товаровъ, а также пассажирскаго имущества и отпускныхъ товаровъ . . . . . 13.
17. Поверстный тарифъ на перевозку войскъ и ихъ тяжестей по правительственнымъ желѣзнымъ дорогамъ (Высочайше утверждено 24 Ноября 1866 г.) . . . . . 34.

1868 г.

21. Правила составленія проэктныхъ чертежей, представляемыхъ на разсмотрѣніе и утвержденіе Г. Министра . . . . . 35.
22. О расположеніи станцій желѣзныхъ дорогъ близъ городовъ . . . . 36.

№ № постановлений.

1869 г.

стр.

24. О размѣрахъ телеграфныхъ столбовъ . . . . . 36.

25. Техническія условія постройки товарныхъ вагоновъ и платформъ на желѣзныхъ дорогахъ . . . . . 37.

26. Съ указомъ Правительствующаго Сената отъ 25 Января 1869 г. за № 4479, съ постановленіями, относящимися до построекъ, складовъ раскопокъ и разсадокъ вблизи линій желѣзныхъ дорогъ . . . . . 37.

29. О согласованіи при сооруженіи дорогъ отношенія длины склоновъ, превышающихъ 0,005, къ общей длинѣ дороги, съ продольнымъ профилемъ служившимъ основаніемъ утвержденія концессіи . . . . . 41.

1870 г.

35. О временныхъ деревянныхъ мостахъ подъ желѣзныя дороги . . . . 41.

36. О приспособленіи подвижнаго состава желѣзныхъ дорогъ къ перевозкѣ войскъ . . . . . 41.

37. Объ отопленіи зимою пассажирскихъ вагоновъ всѣхъ классовъ . . 52.

38. О перевозкѣ по уменьшенному тарифу Гардемариновъ флота и Кондукторовъ . . . . . 53.

39. Положеніе о военныхъ желѣзно-дорожныхъ командахъ . . . . . 53.

Временныя правила и техническія условія для построенія узкоколейныхъ желѣзныхъ дорогъ . . . . . 62.

1873 г.

42. О сигналахъ на желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи . . . . . 68.

43. О введеніи единообразнаго порядка составленія воинскихъ поѣздовъ 78.

44. О сдѣланіи на вагонахъ, предназначаемыхъ для перевозки войскъ по желѣзнымъ дорогамъ, надписей, обозначающихъ вмѣстимость этихъ вагоновъ . . . . . 78.

45. О недопущеніи на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, безъ законныхъ основаній, продолжительнаго пребыванія пассажировъ, и о запрещеніи устройства въ пассажирскихъ домахъ увеселительныхъ собраній. . . . . 80.

46. О порядкѣ содержанія на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ книгъ для записки жалобъ и претензій. . . . . 82.

ОТДѢЛЪ II.

Общія Правительственныя распоряженія Министерства Путей Сообщенія по желѣзнымъ дорогамъ.

№№ циркуляровъ.

1869 г.

стр.

1321. О выдачѣ пассажирскихъ билетовъ въ количествѣ не превышающемъ числа имѣющихся въ поѣздѣ мѣстъ. . . . . 84.

1870 г.

248. Правила построенія и содержанія временныхъ деревянныхъ мостовъ 84.

6915. Правила о принятіи по желѣзнымъ дорогамъ мѣръ въ случаѣ появленія на нихъ холеры . . . . . 88.

7274. О надписяхъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ ихъ наименованій. . 93.

1719. Условія при опредѣленіи стрѣлочниковъ . . . . . 94.

8164. О разсыпкѣ полнаго нижняго балластнаго слоя до открытія движенія на оканчиваемыхъ постройкою дорогахъ . . . . . 94.

853. Объ обозначеніи наименованія поѣздовъ въ донесеніяхъ о несчастныхъ случаяхъ съ поѣздами . . . . . 94.

8961. Объ отношеніяхъ Начальниковъ станцій къ Почтовымъ Чиновникамъ 95.

1871 г.

243. О донесеніи Начальниками станцій Инспекторамъ о происшествіяхъ на желѣзныхъ дорогахъ . . . . . 95.

1430. О неотлагательномъ сообщеніи случаевъ умышленнаго поврежденія желѣзныхъ дорогъ къ свѣдѣнію мѣстныхъ судебныхъ властей . . . 96.

322. О сообщеніи, въ случаѣ пріостановки движенія на желѣзныхъ дорогахъ, Почтовому Начальству приблизительныхъ свѣдѣній о времени продолжительности перерыва движенія . . . . . 97.

690. Объ ежегодномъ осмотрѣ вагоновъ и представленіи Инспекторами на ревизію вѣдомостей о пробѣгѣ вагонныхъ осей . . . . . 98.

2749. О преимуществѣ депешъ о призывѣ отпускныхъ нижнихъ чиновъ въ очереди отправленія по телеграфамъ желѣзныхъ дорогъ, передъ всѣми Правительственными депешами. . . . . 98.

466. О перевозкѣ безъ замедленія по желѣзнымъ дорогамъ отпускныхъ нижнихъ чиновъ, въ случаѣ призыва ихъ на службу . . . . . 99.

1405. Правила содержанія на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ книгъ для записки жалобъ и претензій . . . . . 100.

1537. Правила при представленіи на утвержденіе Министерства росписаній движенія по желѣзнымъ дорогамъ . . . . . 102.

2235. О задѣлкѣ оконныхъ отверстій въ товарныхъ вагонахъ. . . . . 103.

2409. Объ улучшеніи приспособленій къ перевозкѣ лошадей по желѣзнымъ дорогамъ . . . . . 104.

№№ циркуляровъ. стр.

2712. О доставленіи въ Министерство Путей Сообщенія копій съ протоколовъ общихъ собраній акціонеровъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ. . 106.

2753. О порядкѣ полученія провозной платы за багажъ нѣкоторыхъ командъ, перевозимый нижними чинами сверхъ положенія . . . . . 106.

2893. О причисленіи къ самовоспламеняющимся предметамъ шелковыхъ матерій и пряжи, окрашенныхъ извѣстнымъ способомъ . . . . . 109.

2905. Дополненіе къ Циркуляру отъ 24 Іюля 1871 г. № 1537 о порядкѣ введенія новыхъ росписаній движенія поѣздовъ . . . . . 111.

3123. О порядкѣ донесеній по телеграфу о происшествіяхъ на желѣзныхъ дорогахъ. . . . . 112.

1872 г.

33. О принятіи мѣръ противъ опаздыванія поѣздовъ . . . . . 113.

301. Объ отмѣнѣ представленія Инспекторами своихъ донесеній и посылкѣ телеграммъ въ двойномъ числѣ экземпляровъ . . . . . 115.

341. О недопущеніи Инспекторами новыхъ сооруженій и перестройки существующихъ сооруженій безъ утвержденія Министерства . . . 115.

367. Объ устраненіи задержекъ при слѣдованіи по желѣзнымъ дорогамъ воинскихъ командъ . . . . . 116.

379. О способѣ устройства дверныхъ и оконныхъ затворовъ въ крытыхъ товарныхъ вагонахъ . . . . . 117.

381. О заблаговременномъ опубликованіи всѣхъ измѣненій въ таксахъ на перевозку по желѣзнымъ дорогамъ и на особые сборы . . . . . 118.

405. 1) О перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ по оберъ-офицерскому положенію портупей-юнкеровъ и кандидатовъ на классную должность. 2) О предоставленіи права уполномоченнымъ отъ Правленій желѣзныхъ дорогъ агентамъ списывать копіи съ подлинныхъ актовъ дознаній о несчастныхъ случаяхъ, составленныхъ чинами Жандармскихъ Полицейскихъ Управленій . . . . . 119.

582. О разъясненіи обязанностей жандармскихъ чиновъ въ отношеніи Начальниковъ станцій . . . . . 120.

739. О порядкѣ дѣйствій чиновъ Инспекціи Министерства Путей Сообщенія по надзору за желѣзными дорогами . . . . . 122.

1043. О правѣ чиновъ Инспекціи присутствовать при дознаніяхъ и слѣдствіяхъ о происшествіяхъ на желѣзныхъ дорогахъ и получать съ актовъ, составленныхъ по сему предмету Жандармскими чинами, копіи . . . . . 126.

1387. Объ обязанности врачей, служащихъ по желѣзнымъ дорогамъ, производить по требованію чиновъ Жандармской желѣзно-дорожной Полиціи судебно-медицинскіе осмотры и изслѣдованія. . . . . 127.

1470. О публикованіи измѣненій въ тарифахъ на перевозку по желѣзнымъ дорогамъ въ Правительственномъ Вѣстникѣ . . . . . 127.

№№ циркуляровъ. стр.

1778. О связи рельсовъ желѣзными тяжами на мостахъ, свыше 10 сажень длиною, въ томъ случаѣ, когда рельсы уложены на продольныхъ брусьяхъ . . . . . 128.

2839. Временныя правила на 1872 г. по отчужденію частныхъ имуществъ подъ желѣзную дорогу. . . . . 128.

1893. О мѣрахъ къ предупрежденію движенія вагоновъ отъ вѣтра. . . . 130.

— Инструкція Правительственнымъ Инспекторамъ строющихся желѣзныхъ дорогъ. . . . . 130.

3208. О распубликованіи по станціямъ желѣзныхъ дорогъ положенія о перевозкѣ нижнихъ чиновъ. . . . . 140.

4454. О нетребованіи подписки отъ отправителей огнестрѣльныхъ припасовъ для Военнаго вѣдомства, относительно отвѣтственности за вредъ, могущій произойти для поѣзда, вслѣдствіе воспламененія означенныхъ припасовъ . . . . . 141.

2532. О правильной организаціи службы стрѣлочниковъ. . . . . 142.

2676. О своевременномъ доставленіи по телеграфу свѣдѣній о происшествіяхъ на желѣзныхъ дорогахъ . . . . . 143.

2961. О порядкѣ заготовленія въ вагонахъ особыхъ отдѣленій для пассажировъ прямаго сообщенія, снабженныхъ билетами на таковыя отдѣленія. . . . . 144.

3193. Условія внутренняго приспособленія арестантскихъ вагоновъ . . . 144.

3347. О своевременномъ сообщеніи свѣдѣній относительно нѣкоторыхъ происшествій на желѣзныхъ дорогахъ чинамъ Жандармскаго Полицейскаго Управленія и о производствѣ дорожнымъ Начальствомъ осмотровъ мѣста происшествія. . . . . 146.

3599. О принятіи мѣръ къ усиленію дорожной стражи и снабженіи оной инструкціями. . . . . 149.

3829. О производствѣ послѣ происшествій на желѣзныхъ дорогахъ техническихъ осмотровъ и приложеніи къ нимъ въ случаѣ необходимости пояснительныхъ чертежей . . . . . 151.

4015. О замѣнѣ покрышки листовымъ желѣзомъ на деревянныхъ настилкахъ мостовъ — обмазкою асфальтовою мастикою съ посыпкою пескомъ. . . . . 151.

4517. О наблюденіи Инспекторами за точнымъ исполненіемъ Обществами желѣзныхъ дорогъ законовъ и правилъ объ отчужденіяхъ. . . . . 151.

4649. Объ обращеніи Инспекторами вниманія на дѣйствія служащихъ по надзору за дорогою . . . . . 152.

5063. О помѣщеніи въ техническихъ дознаніяхъ по поломкѣ и неисправности подвижнаго состава различныхъ свѣдѣній относительно испортившагося паровоза или вагона. . . . . 154.

5064. О требованіи чинами Инспекціи экстренныхъ поѣздовъ или паровозовъ. . . . . 155.

5103. О донесеніи Начальниками станцій Губернаторамъ о важнѣйшихъ несчастныхъ случаяхъ на желѣзныхъ дорогахъ. . . . . 156.

№№ циркуляровъ.

1873 г.

стр.

28. Объ обязанностяхъ Инспекторовъ, возложенныхъ на нихъ 715-ою статьею XII Т. Уст. Путей Сообщенія Св. Зак. (изд. 1857 г.). . . 157.

29. О взятіи установленныхъ закономъ подписокъ отъ служащихъ при частныхъ телеграфахъ желѣзныхъ дорогъ въ соблюденіи тайны телеграфной корреспонденціи. . . . . 166.

101. О продолженіи дѣйствія въ теченіи 1873 г. временныхъ правилъ по отчужденію частныхъ имуществъ подъ желѣзныя дороги, установленныхъ на 1872 г. . . . . 167.

174. О дополненіи двухнедѣльныхъ таблицъ движенія грузовъ еще нѣкоторыми свѣдѣніями. . . . . 167.

259. О повѣркѣ Инспекторами вѣсовыхъ гирь на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ. . . . . 168.

309. О безплатной пересылкѣ служебныхъ депешъ по телеграфамъ желѣзныхъ дорогъ. . . . . 169.

517. Объ устройствѣ пожарной части на станціяхъ, и мѣрахъ противъ пожаровъ вблизи линій желѣзныхъ дорогъ. . . . . 170.

518. О сношеніи жандармскихъ чиновъ съ Начальниками подлежащихъ станцій при производствѣ изслѣдованій на пути желѣзныхъ дорогъ. 171.

606. О перевозкѣ скота. . . . . 172.

762. О наблюденіи за правильнымъ насаживаніемъ на колеса шинъ . . 175.

855. О безплатномъ проѣздѣ по желѣзнымъ дорогамъ жандармскихъ чиновъ . . . . . 175.

1318. Объ обозначеніи на нѣкоторыхъ представляемыхъ чертежахъ, кромѣ русскихъ мѣръ и мѣръ метрическихъ. . . . . 176.

1415. О зачисленіи въ запасный капиталъ разницы между стоимостью сплошныхъ фундаментовъ и каменныхъ столбовъ построекъ. . . . 177.

1438. О расчетѣ съ Управленіями желѣзныхъ дорогъ за поврежденія, могущія произойти въ подвижномъ составѣ при перевозкѣ боевыхъ припасовъ. . . . . 177.

1694. О своевременномъ донесеніи Инспекторами относительно имѣющихся на дорогахъ недодѣлкахъ и недоставкахъ. . . . . 178.

1766. Объ увольненіи машинистовъ за пьянство. . . . . 178.

1796. Объ отвѣтственности Обществъ желѣзныхъ дорогъ за порчу грузовъ вслѣдствіе непокрытія ихъ брезентами. . . . . 180.

2064. О доставленіи свѣдѣній о всѣхъ испытаніяхъ новыхъ приспособленій, производимыхъ на дорогахъ . . . . . 181.

2049. О разрѣшеніи судебнымъ порядкомъ спорныхъ вопросовъ въ случаяхъ несвоевременной уплаты Обществамъ желѣзныхъ дорогъ денегъ за перевозку войскъ . . . . . 181.

2262. О перевозкѣ войскъ въ военное время. . . . . 182.

2568. О сдѣланіи надписей на вагонахъ для перевозки войскъ, обозначающихъ ихъ вмѣстимость. . . . . 183.

№№ циркуляровъ.

стр.

3056. О непріятіи Обществами желѣзныхъ дорогъ на службу отпускныхъ нижнихъ чиновъ, на билетахъ которыхъ нѣтъ разрѣшительныхъ надписей на отлучку. . . . . 183.

— Инструкція для производства Правительственныхъ предварительныхъ изысканій и составленія предварительныхъ проектовъ линій желѣзныхъ дорогъ. . . . . 185.

3038. Объ измѣненіи 1 пункта въ циркулярѣ о перевозкѣ скота по желѣзнымъ дорогамъ . . . . . 198.

3120. О примѣненіи § 24 Инструкціи Инспекторамъ строющихся дорогъ къ эксплоатаціи. . . . . 199.

3207. Объ измѣненіи ст. 8 циркуляра 1872 г. № 5102, объ употребленіи иностранныхъ языковъ на телеграфахъ. . . . . 199.

3233. О воспрещеніи перевозить скотъ въ глухихъ вагонахъ, неимѣющихъ вентиляціи. . . . . 200.

3234. О принятіи мѣръ къ предупрежденію покражъ и пропажи товаровъ и вещей при перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ . . . . . 200.

3024. О составленіи актовъ освидѣтельствованія паровозовъ, назначаемыхъ къ Императорскимъ поѣздамъ . . . . . 201.

3509. О воспрещеніи отправленія со станцій поѣздовъ, безъ письменнаго разрѣшенія Начальника станціи . . . . . 203.

3559. О представленіи вѣдомостей о состояніи подвижнаго состава . . . 203.

4252. О порядкѣ доставленія ежемѣсячныхъ вѣдомостей о валовомъ сборѣ и о движеніи пассажировъ и грузовъ. . . . . 205.

4253. О доставленіи статистическихъ свѣдѣній во временной Статистическій Отдѣлъ, учрежденный при Министерствѣ Путей Сообщенія. 205.

4461. Объ образованіи при Министерствѣ Путей Сообщенія временнаго Статистическаго Отдѣла и о доставленіи въ оный срочныхъ свѣдѣній по эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ. . . . . 206.

4611. О помѣщеніи въ телеграммахъ о несчастныхъ случаяхъ съ воинскими чинами свѣдѣній о личности пострадавшаго . . . . . 207.

4985. Въ разъясненіе циркуляра о воспрещеніи отправленія со станціи поѣздовъ безъ письменнаго разрѣшенія Начальника станціи. . . . 208.

5129. О донесеніи обо всѣхъ, отрываемыхъ при работахъ на дорогахъ, предметахъ, имѣющихъ какое либо археологическое или историческое значеніе. . . . . 208.

5414. Объ устраненіи недостатковъ въ товарныхъ вагонахъ, представляющихъ возможность дѣлать покражи безъ поврежденія пломбъ и замковъ. . . . . 210.

5631. Дополненіе къ циркуляру о порядкѣ перевозки скота по желѣзнымъ дорогамъ. . . . . 211.

5734. О воспрещеніи скидывать матеріалы по линіи на ходу поѣзда. . . 212.

5785. О веденіи при паровозныхъ депо именнаго списка машинистовъ, съ отмѣткою о числѣ пройденныхъ верстъ и поломокъ подвижнаго состава. . . . . 213.

№№ циркуляровъ. стр.

— О наблюденіи Инспекторами за правильнымъ положеніемъ контръ-рельсовъ на переѣздахъ чрезъ желѣзныя дороги . . . . . 213.

5837. О порядкѣ дѣйствій Инспекторовъ по обвиненію служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ . . . . . 213.

5992 О разрѣшеніи Инспекторамъ открывать движеніе по рабочимъ вѣтвямъ желѣзныхъ дорогъ, въ дополненіе къ § 5 Инструкціи Инспекторамъ дорогъ, открытыхъ для движенія . . . . . 215.

5959. О продолженіи дѣйствія въ теченіи 1874 г. временныхъ правилъ по отчужденію частныхъ имуществъ подъ желѣзныя дороги установленныхъ на 1872 г. . . . . 216.

Приложенія.

№ 1. Правила о перевозкѣ призывныхъ отпускныхъ нижнихъ чиновъ и о порядкѣ расчета за сіи перевозки . . . . . 217.

№ 2. Положеніе о перевозкѣ войскъ . . . . . 219.

№ 3. Извлеченіе изъ устава о телеграфахъ. О телеграфахъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ . . . . . 279.

№ 4. Циркуляръ о правилахъ постройки и содержанія телеграфовъ на желѣзныхъ дорогахъ . . . . . 287.

№ 5. Вспомогательная таблица для проектированія склоновъ полотна желѣзныхъ дорогъ (для предварительныхъ проектовъ) . . . . . 289.

ОТДѢЛЪ I-й

Министерскія постановленія по желѣзнымъ дорогамъ.

1860 г.

Министерское постановленіе № 1.

(18 Марта 1860 г.)

О предѣлахъ размѣровъ подвижнаго состава и приближенія строеній къ путямъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи.

1. Ширина пути, считая между внутренними гранями рельсовъ *а б* . . . 0.714 с=5 ф. (черт. 1).
2. Разстояніе между путями, считая между внѣшними гранями рельсовъ *в г* 1 с.=7 ф. *)

Черт. 2.

3. Наибольшая ширина подвижнаго состава:

На высотѣ отъ уровня рельсовъ:

отъ 0,06 с.= 5 д.	до 0,18 с.=15 д.	1,12 с.= 7,84 ф.
— 0,18 с.=15 д.	до 0,30 с.= 2,1 ф.	1,60 с.=11,2 ф.
— 0,30 с.= 2,1 ф.	— 0,60 с.= 4,2 ф.	1,48 с.=10,4 ф.
— 0,60 с.= 4,2 ф.	— 1,80 с.=12,6 ф.	1,60 с.=11,2 ф.
— 1,90 с.=13,3 ф.	— 2,40 с.=16.8 ф.	0,70 с.=59 д.
— 2,46 с.=17,22ф.		0,38 с.=32 д.

Примѣчаніе: 1) Показанные предѣлы высоты не должны быть переходимы, какъ въ порожнемъ

---

*) *Примѣчаніе.* По техническимъ условіямъ сооруженія желѣзныхъ дорогъ, къ постройкѣ коихъ предполагается приступить въ 1874 г., означенное разстояніе между путями (ширина между-путья) считается между внутренними гранями крайнихъ рельсовъ двухъ путей.

состоянiи подвижнаго состава, такъ и при наибольшей нагрузкѣ.

2) На дороги, уже построенныя, гдѣ разстояніе между путями равняется только 0,857 с.=6 ф., можетъ переходить только такой подвижной составъ, котораго наибольшая ширина нигдѣ не превосходитъ: въ кузовъ 1,50 с.=10½ ф., со включеніемъ боковыхъ фонарей и карнизовъ, а въ высотѣ до 0,60 с.=4,2 ф. только 1,4 с. — 9,8 ф. со включеніемъ ступенекъ.

4. Наименьшее возвышеніе паровозныхъ зольниковъ и другихъ частей подвижнаго состава надъ уровнемъ рельсовъ . . . . . 6 сот.саж.=5 д.
5. Наибольшая высота вагоновъ у краевъ надъ уровнемъ рельсовъ . . . . . 1,8 с. =12,6 ф.
6. Наибольшая высота дымовыхъ трубъ паровозовъ надъ уровнемъ рельсовъ . . . . 2,46 с.=17,22 ф.
7. Горизонтальное разстояніе между центрами буферовъ . . . . . 0,835 с.=5,845 ф.
8. Высота центровъ буферовъ надъ уровнемъ рельсовъ, въ порожнемъ подвижномъ составѣ . . . . . 0,48 с.=3,36 ф.
9. Наименьшій діаметръ буферныхъ подушекъ . 0,15 с.=12½ д.
10. Наименьшая шир. обода колесъ подвижнаго состава . . . . . 0,06 с.=5 д.

Чертежъ 3.

11. Наибольшая высота платформъ на станціяхъ, надъ уровнемъ рельсовъ:
    Пассажирскихъ высокихъ. . . . . 0,43 с.=3 ф.
    низкихъ, или дорожекъ. 0,125 с.=10,5 д.
    Товарныхъ . . . . . 0,50 с.=3,5 ф.
12. Наименьшее разстояніе отвѣсной, обращенной къ пути, грани тѣхъ же платформъ, отъ внутренней грани крайняго рельса:
    На высотѣ отъ уровня рельсовъ: до 0.125 с. =10½ д. 0,30 с.=2,1 ф.
    отъ 0,125 с.=10½ д. до 0,35 с.=2,45 ф. 0,50 с.=3,5 ф.
    — 0,35 с.=2,45 ф. — 0,43 с.= 3 ф.. 0,43 с.=3 ф.
    Что составляетъ отъ средины пути:
    на высотѣ: до 0,125 с.=10½ д. . . . . 0,657 с.=4,6 ф.

отъ 0,125 с.=10½ д. до 0,35 с.=2,45 ф.	0,857 с.=6 ф.
— 0,35 с.=2,45 ф. — 0,43 с.=3 ф. .	0,787 с.=5,5 ф.

13. Наименьшее разстояніе отъ средины пути стѣнъ строеній при путяхъ, внутреннихъ граней фермъ мостовъ, возвышающихся надъ уровнемъ путей, перилъ, парапетовъ мостовъ, стѣнъ тонелей, устоевъ арокъ и портиковъ при въѣздахъ на мосты и другихъ строеній.

На высотѣ надъ уровнемъ рельсовъ:

до 0,125 с.=10½ д.	0,657 с.=4,6 ф.
отъ 0,125 с.=10½ д. до 0,5 с.=3,5 ф.	0,90 с.=6,3 ф.
выше 0,50 с.=3,5 ф.	1,15 с.=8 ф.

14. Наименьшіе размѣры внутренней направляющей кривой сводовъ тонелей и мостовъ чрезъ желѣзную дорогу о 2 путяхъ:

а. Высота пятъ свода надъ уровнемъ рельсовъ.	1,2 с. =8,4 ф.
б. Радіусъ круга (при разстояніи между путями въ 1 саж.).	2,034 с.=14,24 ф.

Примѣчаніе: При употребленіи пологихъ арокъ и другихъ кривыхъ, должно удовлетворить двумъ условіямъ: 1) чтобы разстояніе между устоями было не менѣе опредѣленнаго въ статьѣ 12-й, и 2) чтобы направленіе кривой находилось внѣ назначеннаго на черт. 3 предѣльнаго очертанія А Б В Г.

15. Наименьшая высота чистаго проѣзда, надъ уровнемъ рельсовъ, подъ мостами чрезъ желѣзную дорогу, подъ верхними поперечными связями фермъ мостовъ съ проѣздомъ по нижней ихъ части, подъ сводами, стропилами или балками станціонныхъ зданій и навѣсовъ, и проч.

а. Каменными и металлическими . . .	2,6 с.=18,2 ф.
б. Деревянными.	3 с. =21 ф.

Примѣчаніе: Подкосы и другія связи деревянныхъ мостовъ и стропилъ не должны выступать за предѣлы прямыхъ, проведенныхъ чрезъ точки Д, Е, Ж, З, И, І, взятыя въ слѣдующихъ разстояніяхъ отъ ближайшихъ путей.

На высотѣ надъ рельсами:

Д и I. . . .	1,50 с.=10,5 ф. .	1,15 с.=8 ф.
Е и II . . .	2,60 с.=18,2 ф. .	0,90 с.=6,3 ф.
Ж и З. . . .	3 с. =21 ф. . .	0,50 с.=3,5 ф.

16. Наименьшее разстояніе:

а. Заставъ при переѣздахъ въ уровнѣ желѣзной дороги, отъ средины ближайшаго пути . . . . . 3 с.

Примѣчаніе: На косыхъ переѣздахъ, это разстояніе опредѣляется у ближайшаго къ желѣзной дорогѣ края заставы.

б. Стрѣлочныхъ столбовъ, отъ средины пути 1 с. =7 ф.

в. Столбовъ электрическихъ и оптическихъ телеграфовъ, считая отъ внѣшняго ребра земляного полотна не менѣе высоты столба.

17. Зазоры между закраинами колесъ подвижнаго состава и рельсами, въ сложности, т. е. у обоихъ колесъ . . . . . отъ . . 0,9 сот. с.= $^3/_4$ д.

до . . 2,1 сот. с.=$1^3/_4$ д.

Примѣчаніе: Въ случаѣ шестиколесныхъ экипажей, эти предѣлы относятся только до крайнихъ осей; на колесахъ же средней оси допускаются большіе зазоры.

Черт. 4.

18. Наибольшій свѣсъ закраинъ колесъ *а б*, подъ плоскостью, проведенною касательно къ вершинѣ рельса. . . . . 1,65 сот. с.=$1^3/_8$д.

19. Наименьшее разстояніе *вг* между плоскостями проведенными касательно къ вершинѣ рельса и параллельно ей чрезъ верхнюю точку скрѣпительныхъ приборовъ (какого бы ни было рода), съ внутренней стороны пути, внѣ отвѣсной касательной къ головѣ рельса. 1,8 с. с. =$1^1/_2$ д.

20. Возвышеніе внѣшняго рельса надъ внутреннимъ, на кривыхъ сопряженіяхъ дороги, описанныхъ радіусомъ не менѣе 300 с. . $X=\frac{3V^2}{R}$

x=искомое возвышеніе, въ тысячныхъ доляхъ сажени.

v=скорость поѣздовъ въ часъ, въ верстахъ.

r=радіусъ криваго сопряженія (по оси пути), въ саженяхъ.

Министерское постановленіе № 2.

(28 Декабря 1860 г.)

О предѣлахъ размѣровъ мостовыхъ сооруженій и переѣздовъ при встрѣчѣ проѣзжихъ дорогъ съ желѣзными.

§ 1. Размѣры мостовыхъ сооруженій и переѣздовъ въ горизонтѣ рельсовъ, при пересѣченіи проѣзжихъ дорогъ съ желѣзными, опредѣляются по соображеніи съ мѣстными обстоятельствами.

§ 2. При представленіи проэктовъ сооруженій сихъ на утвержденіе Правительства, подробно излагаются причины принятыхъ размѣровъ, которые впрочемъ ни въ какомъ случаѣ не должны быть менѣе означенныхъ въ послѣдующихъ статьяхъ.

§ 3. Въ случаѣ провода желѣзной дороги надъ проѣзжею, наименьшая ширина отверстія путепровода назначается: на шоссе 3,50 саж., на городскихъ улицахъ, на почтовыхъ и торговыхъ дорогахъ 3 сажени, на сельскихъ и полевыхъ дорогахъ 2 сажени. Наименьшая высота путепровода, считая оную отъ поверхности дороги, назначается: въ путепроводахъ арочной системы 2,50 саж. доключа; при балочной жесистемѣ 2 саж., считая до нижняго бруса.

§ 4. Въ случаѣ провода проѣзжей дороги надъ желѣзною, наименьшая ширина полотна моста, между парапетами, назначается: для шоссе 3,50 саж.; для городскихъ улицъ, почтовыхъ и торговыхъ дорогъ 3 саж., для сельскихъ и полевыхъ дорогъ 2 саж.

§ 5. Въ случаѣ провода желѣзной дороги въ одномъ горизонтѣ съ проѣзжею,—ширина переѣзда должна быть одинакова съ шириною дороги, и при томъ поверхность онаго должна быть устроена такъ, чтобы положеніе рельсовъ не представляло никакого неудобства для движенія экипажей. Уголъ пересѣченія дорогъ не долженъ быть менѣе 45°, въ противномъ же случаѣ, проѣзжія дороги слѣдуетъ отклонять, для болѣе прямаго пересѣченія.

Въ семъ случаѣ, при каждомъ переѣздѣ должны быть устроены барьеры и сторожевой домъ.

1866 г.

Министерское постановленіе № 6.

(20 Мая 1866 г.)

О представленіи свѣдѣній для годовыхъ отчетовъ по Министерству.

Для составленія годовыхъ отчетовъ по Министерству и представленія всеподданнѣйшихъ Государю Императору ежегодныхъ от-

четовъ по желѣзнымъ дорогамъ, предложено, означеннымъ Министерскимъ постановленіемъ № 6, Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ доставлять ежегодно въ Министерство Путей Сообщенія данныя, необходимыя для своевременнаго составленія въ оном правильнаго отчета, съ такимъ расчетомъ времени, чтобы они могли быть получены не позже нижеозначенныхъ сроковъ.

А. ПО ДОРОГАМЪ ОТКРЫТЫМЪ ДЛЯ ДВИЖЕНІЯ.

Къ 1 Іюля.

1. Краткое описаніе произведенныхъ работъ:

а) По довершенію или дополненію дороги на счетъ строительнаго капитала;

б) по ремонту и содержанію дороги на счетъ доходовъ отъ движенія. Краткое указаніе работъ должно сопровождаться цифрою употребленныхъ расходовъ.

2. Свѣдѣніе о средствахъ, дѣйствіи, денежныхъ оборотахъ дорогъ, и случившихся на нихъ происшествіяхъ, по приложенному указанію А.

3. Указаніе распоряженій и мѣръ, какія Правленіе привело въ исполненіе въ теченіи отчетнаго года для увеличенія доходовъ, уменьшенія расходовъ и улучшенія порядка, удобства и безопасности на дорогѣ.

4. Краткое изложеніе характера и особенностей движенія въ отчетномъ году, сравнительно съ предъидущими, и причинъ совершившихся въ немъ измѣненій.

Б. ПО ДОРОГАМЪ СТРОЮЩИМСЯ.

Къ 1 Марта.

1. Краткое изложеніе работъ, по прилагаемой формѣ Б.

2. Карту направленія линіи желѣзной дороги въ масштабѣ 10 верстъ въ дюймѣ, съ означеніемъ на ней успѣха работъ сооружаемой желѣзной дороги, разными цвѣтами, а именно:

Красною чертою между двумя синими—частей дороги, на которыхъ положенъ рельсовый путь.

Красною сплошною чертою,—гдѣ земляныя работы кончены;

Красною прерывчатою чертою,—гдѣ начаты земляныя работы;

Желтою чертою,—гдѣ работъ еще не начато.

3. Общую профиль дороги въ масштабѣ 0,00002 для горизонтальныхъ разстояній, 0,0005 для высотъ, съ показаніемъ исполненныхъ работъ слѣдующими красками:

	насыпи.	выемки.
въ предъидущіе годы .	*лазурью.*	*сіенною.*
въ отчетномъ году .	*карминомъ гуммигутомъ.*	

4. Свѣденія о несчастныхъ случаяхъ на работахъ, съ указаніемъ причинъ.

5. Соображеніе о времени предполагаемаго окончанія работъ и открытія движенія.

В. ПО ИЗЫСКАНІЯМЪ.

Къ 1 Марта.

1. Краткое описаніе произведенныхъ изысканій, ихъ успѣха и достигнутыхъ полезныхъ выводовъ.

2. Показаніе употребленныхъ издержекъ, въ случаѣ производства изысканій средствами Правительства.

3. Соображенія о времени окончанія изысканій.

4. Карту, показывающую направленіе линій, окончательно изслѣдованныхъ, и тѣхъ, гдѣ производятся изысканія и осмотръ мѣстности.

А.

СВѢДЕНІЯ

къ отчету за 18 годъ.

по N N желѣзной дорогѣ.

Длина дороги: въ два пути 000 верстъ
въ одинъ путь 000 верстъ } всего 000 верстъ.

1. *Подвижной составъ*, бывшій въ дѣйствіи, состоялъ изъ:

Паровозовъ:	Императорскихъ	00.
	Пассажирскихъ	00.
	Товаро-пассажирскихъ	00.
	Товарныхъ	00.
	Станціонныхъ	00.
		000.
Вагоновъ:	Императорскихъ	000.
	Пассажирскихъ разнаго рода. . .	000.
	Арестантскихъ	000.
	Почтовыхъ	000.
	Багажныхъ	000.
	Для перевозки скота	000.
	Товарныхъ разнаго рода	000.

Число мѣстъ въ сложности въ вагонахъ: Пассажирскихъ . 0000.
Арестантскихъ . 0000.

Число пудовъ, поднимаемыхъ въ сложности вагонами:
Багажными . . . . . 000.
Товарными . . . . . 000.

2. *Отправлено* въ теченіи года поѣздовъ съ каждаго конца дороги:
Императорскихъ . . . . . 000.
Пассажирскихъ. . . . . 000.
Товаро-пассажирскихъ. . . . . 000.
Товарныхъ . . . . . 000.
Съ войскомъ. . . . . 000.
Экстренныхъ. . . . . 000.
000.

3. *Перевезено:*

Пассажировъ всѣхъ классовъ . . 0000 Войскъ . . . . . 0000 Арестантовъ 000		Пассажиро-верстъ 000.
Багажа, пудовъ	000;	пудо-верстъ . . . 000.
Воинскихъ грузовъ, пудовъ . .	000;	пудо-верстъ . . . 000.
Товаровъ и грузовъ разнаго рода, пудовъ	000;	пудо-верстъ . . . 000.
Матеріаловъ дороги, пудовъ . .	000;	пудо-верстъ . . . 000.
Животныхъ, штукъ	000;	предмето-верстъ . 000.
Экипажей, штукъ	000;	предмето-верстъ . 000.
Пороховыхъ и зарядныхъ ящиковъ	000;	предмето-верстъ . 000.
Фуръ, орудій, лафетовъ и проч. штукъ	000;	предмето-верстъ . 000.
Подвижнаго состава другихъ дорогъ, штукъ	000;	предмето-верстъ . 000.

4. *Выручено дохода:*

а) За перевозку: въ скорыхъ поѣздахъ:

	Руб.	*Руб.*
Пассажировъ	000	
Войскъ.	000	
Арестантовъ	000	
Багажа.	000	
Воинскихъ грузовъ .	000	
Животныхъ	000	
Экипажей.	000	
		0000.

Въ медленныхъ поѣздахъ:

Товаровъ и грузовъ	000
Войскъ	000
Воинскихъ принадлежностей	000
Животныхъ	000

Экипажей 000
Подвижнаго состава другихъ дорогъ. . . 000
_____0000.

Итого . . . 0000.

б) Разныхъ доходовъ . . . . . 0000.

Всего . . . 0000.

На версту дороги. . . . . 000 р.
На версту пройденнаго пути . . . . . 000 —

5. *Израсходовано* по всѣмъ частямъ управленія, содержанія и дѣйствія дорогъ, и другимъ предметамъ, относящимся собственно до эксплоатаціи . . . . . 0000 р.
На версту дороги. . . . . 000 р.
На версту пройденнаго пути . . . . . 000 —

6. За тѣмъ, *чистый доходъ* составляетъ. . . . . 0000 р.
На версту дороги . . . . . 000 р.
На версту пройденнаго пути . . . . . 000 —

7. *Отношеніе* чистаго дохода къ валовому сбору . . . . . 0,00.

8. Число *пожарныхъ случаевъ*, бывшихъ на дорогѣ:
а) Въ сооруженіяхъ . 000, а именно: на станціяхъ 00
Въ жилыхъ зданіяхъ на дорогѣ . 00
На верхнихъ строеніяхъ. . . . 00

Въ томъ числѣ:
Отъ неосторожности живущихъ . . . . .
Отъ искръ паровозовъ . . . . . .
Отъ умышленныхъ поджоговъ. . . . . .
Отъ внѣшнихъ причинъ. . . . . .

б) Въ поѣздахъ . . 000: въ пассажирскихъ . . 000
Въ товарныхъ. . . . 000

Причины:

9. Число *несчастныхъ случаевъ съ людьми:*

	Убито:	Ранено:
Служащихъ на дорогѣ	00	00
Постороннихъ.	00	00
	00	00

10. *Сходовъ съ рельсовъ:* пассажирскихъ 00 поѣздовъ . . . . . товарныхъ поѣздовъ . 00 } Причины; послѣдовали ли отъ того несчастія.

11. *Столкновеній* поѣздовъ . . 00, а именно:

N N ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

Краткое описаніе произведенныхъ работъ въ 18 году.

Означеніе работъ.	Количество работъ.	Произведено въ прежніе годы.	Произведено въ отчетный 18 г.	Остается исполнить.
Отчужденій земель	десятинъ 0,000	Отчуждено вполнѣ . . . . 000 дес.	Отчуждено вполнѣ 000 дес.	Окончить оцѣнку. . 000 дес.
	кв. саж.	Произведена оцѣнка . . . 000 »	Произведена оцѣнка 000 »	Произвесть отчужд. 000 »
Расчистка полосы отъ лѣса	000	Разчищено . . . . . 000 »	Окончена вся работа.	
	куб. саж.			
Земляныя работы	000	Произведено работъ . . . 000 к. с.	000 куб. саж.	000 кубич. саж. и кончить чистую отдѣлку.
Положеніе балласта.	000	Разсыпано . . . . . 000 » »	Разсыпано 000 куб. саж.	Заготовить балласта 000 к. с.
	верстъ	Заготовлено, но не разсыпано 000 » »	Заготовлено 000 » »	Разсыпать 000 куб. саж.
Верхнее строеніе.	000	Заготовлено поперечинъ . 000 шт.	Заготовл. попереч. 000 шт.	Заготовить рельсовъ.
		Заподряжено рельсовъ . . 000 пуд.	Рельсовъ 000 пуд.	и проч.
		Скрѣпленій . 000 »	Скрѣплен. 000 »	
			Заподряжено: рельсовъ.	
			Скрѣпленій.	
			Стрѣлокъ.	
			Крестовинъ.	
			Уложено пути верстъ.	
станціи:				
I класса въ N N				
Каменный пассажирскій домъ. . .		Построенъ вчернѣ.	Оконченъ.	— — — —
Зданіе для паровозовъ съ мастерскими		Сдѣланъ фундаментъ	Окончено вчернѣ и частью въ чистой отдѣлкѣ.	Окончить чистую отдѣлку и снабдить мастерскія приборами.
Водоемное зданіе		Окончено	— — — —	— — — —
Два деревянныхъ сарая для дровъ .		» »	— — — —	Построить вполнѣ.
Три дома для машинистовъ. . . .		» »	Окончены, кромѣ службъ.	Окончить постройку службъ.
и т. д.				
II класса въ N N				
и т. д.				
мосты:				
Желѣзный на каменныхъ устояхъ мостъ чрезъ р. въ одинъ пролетъ		Начаты каменныя работы	Окончены каменныя работы.	Поставить и собрать верхнія желѣзныя части.
и т. д.				

Министерское постановленіе № 7.

(26 Мая 1866 г.)

О срокахъ представленія статистическихъ таблицъ *).

Сроки представленія статистическихъ таблицъ по желѣзнымъ дорогамъ, по циркулярному предписанію Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными Зданіями, Управленію Николаевской и Инспекторамъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, 19 Апрѣля 1860 г., назначены: для вѣдомостей ежемѣсячныхъ 8 числа слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца, а годовыхъ къ 1-му Марта слѣдующаго года.

Для большаго удобства къ составленію статистики сообразно съ временемъ заключенія счетовъ и составленія отчетовъ по дорогамъ, предлагается Управленіямъ Правительственныхъ и Правленіямъ всѣхъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, вмѣсто означенныхъ сроковъ, представлять въ Департаментъ желѣзныхъ дорогъ:

Годовыя вѣдомости *къ 1 Іюля слѣдующаго за отчетнымъ года.*

Ежемѣсячныя, №№ IX, X и XI, *къ 15 числу слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца.*

Департаменту Желѣзныхъ Дорогъ поручается наблюсти въ точности за своевременнымъ поступленіемъ статистическихъ таблицъ, доносить не позже 8 Іюля о полученіи статистическихъ свѣдѣній, и на основаніи оныхъ составлять общую статистику къ 1 Ноября каждаго года.

Министерское постановленіе № 8.

(3 Іюня 1866 г.)

О повѣркѣ вѣсовыхъ гирь.

Для соблюденія точнаго единства вѣса на желѣзныхъ дорогахъ Россіи, постановляется, чтобы во всѣхъ конторахъ товарной службы желѣзныхъ дорогъ употреблялись вѣсовыя гири, повѣренныя въ Депо образцовыхъ мѣръ и вѣсовъ, и были съ клеймами онаго; наблюденіе же за исполненіемъ сего поручается Инспекторамъ, при участіи Полицейскихъ Управленій желѣзныхъ дорогъ.

1867 г.

Министерское постановленіе № 13.

(3 Іюня 1867 г.)

О примѣненіи къ желѣзнымъ дорогамъ правилъ относительно воспрещенія курить табакъ.

Высочайше утвержденнымъ 14 Іюня 1865 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, распубликованнымъ въ Указѣ Правитель-

*) См. также циркуляръ 19 Сентября 1873 г. № 4461.

ствующаго Сената 1 Іюля того же года, постановлено: что воспрещеніе курить табакъ на желѣзныхъ дорогахъ, если бы въ принятіи этой мѣры настояла надобность, а также и примѣненіе въ семъ случаѣ карательныхъ правилъ закона предоставляется распоряженію Главнаго Управленія Путей Сообщенія.

На основаніи помянутаго положенія постановляются для всѣхъ, какъ Правительственныхъ, такъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ, слѣдующія общія правила:

1. Куреніе табаку на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ запрещается: въ дамскихъ комнатахъ, буфетахъ и залахъ, гдѣ бываетъ общій столъ, въ то собственно время, когда на станціяхъ останавливаются поѣзды, и пассажиры находятся въ сихъ помѣщеніяхъ. Во всякое время куреніе табаку запрещается: въ багажныхъ залахъ, помѣщеніяхъ, занимаемыхъ телеграфами; на платформахъ, гдѣ производится нагрузка въ вагоны и разгрузка товаровъ и воинскихъ тяжестей; на дворахъ, гдѣ есть склады товаровъ, топлива и вообще скоро-воспламеняющихся веществъ, какъ то: сѣна, стружекъ, и т. п.; во всѣхъ магазинахъ и пакгаузахъ; въ вагонныхъ и паровозныхъ сборныхъ мастерскихъ; въ столярныхъ, пильныхъ и обойныхъ.

2. Въ поѣздахъ куреніе табаку воспрещается въ тѣхъ отдѣленіяхъ вагоновъ I и II классовъ, которыя предназначены для женщинъ и для некурящихъ.

Примѣчаніе. Для этой цѣли во всѣхъ сихъ вагонахъ на каждой дорогѣ, смотря по удобству, должны быть отдѣлены помѣщенія, съ надписью: для некурящихъ и для дамъ.

3. За исполненіемъ сихъ правилъ наблюдаютъ на станціяхъ Полицейское Начальство желѣзныхъ дорогъ, а гдѣ его нѣтъ, или во время отсутствія онаго, станціонное Начальство, а въ поѣздахъ кондукторы и оберъ-кондукторы.

4. За нарушеніе сихъ правилъ виновные подвергаются:

За куреніе табаку въ мѣстахъ, означенныхъ въ 1 пунктѣ настоящаго положенія, взысканію по силѣ 19 ст. Уст. о наказ., налагаемыхъ Мировыми Судьями, не свыше 10 руб. за каждый разъ; за куреніе въ поѣздахъ по силѣ 92 ст. того же Устава, взысканію не свыше одного рубля.

5. Взысканія сіи налагаются на виновныхъ: за куреніе на станціяхъ—Полицейскимъ Начальствомъ дорогъ, а за неимѣніемъ или ненахожденіемъ онаго — Начальствомъ станціоннымъ; за куреніе въ поѣздахъ, взысканіе налагается тѣми же Начальствами, по

прибытіи поѣзда на первую станцію за обнаруженнымъ нарушеніемъ правилъ о куреніи, по указанію Оберъ-Кондуктора и по засвидѣтельствованію указанныхъ имъ пассажировъ, лично видѣвшихъ означенное нарушеніе.

6. Полицейское или мѣстное Станціонное Начальство налагаетъ такое же взысканіе и на лицъ, служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ за нарушеніе ими правилъ о куреніи. На Правительственныхъ дорогахъ нижніе чины, дозволяющіе себѣ курить тамъ, гдѣ это запрещено, и тѣмъ оказывающіе непослушаніе Начальству, подвергаются, по усмотрѣнію онаго, дисциплинарнымъ взысканіямъ, на основаніи Положенія объ оныхъ, Высочайше утвержденнаго 6-го Іюля 1863 года.

7. Для правильности поступленія означенныхъ денежныхъ взысканій въ земской по каждой губерніи капиталъ, на каждой станціи желѣзныхъ дорогъ должны имѣться шнуровыя книги, за скрѣпою Полицейскаго или мѣстнаго Начальства той дороги. Всякое денежное взысканіе вписывается въ сіи книги лицомъ, наложившимъ оное, и имъ подписывается. Самый взносъ денегъ подписывается тѣмъ лицомъ, съ котораго сдѣлано взысканіе.

8. Деньги, взысканныя съ виновныхъ, Станціонное Начальство представляетъ ежемѣсячно въ Правленіе дороги, для отсылки ихъ въ земскій капиталъ тѣхъ губерній, въ которыхъ произведены взысканія, въ мѣстныя губернскія Управы, а гдѣ оныхъ нѣтъ, тамъ къ Губернаторамъ, для причисленія ихъ, на основаніи 27 ст. Уст. о наказ., налагаемыхъ Мировыми Судьями, къ земскому капиталу. Самыя же книги, со всѣми приложеніями, по окончаніи года, отсылаются въ тѣ же Управы и къ тѣмъ же Губернаторамъ, для обревизованія правильности самыхъ взносовъ.

9. Правила сіи должны быть выставлены на каждой станціи на видныхъ мѣстахъ.

Наблюденіе за точнымъ и неупустительнымъ исполненіемъ сихъ правилъ поручается Начальникамъ желѣзныхъ дорогъ и Правительственнымъ Инспекторамъ, при содѣйствіи Полицейскихъ Управленій желѣзныхъ дорогъ.

Министерское постановленіе № 15.

(2 Сентября 1867 г.).

Нижеслѣдующія временныя правила для перевозки по желѣзнымъ дорогамъ недосмотрѣнныхъ иностранныхъ товаровъ, а также пассажирскаго имущества и отпускныхъ товаровъ, предложено, означеннымъ Министерскимъ постановленіемъ № 15, принять къ руководству и исполненію на желѣзныхъ дорогахъ, до которыхъ оныя относятся.

Временныя правила для перевозки по желѣзнымъ дорогамъ недосмотрѣнныхъ иностранныхъ товаровъ, а также пассажирскаго имущества и отпускныхъ товаровъ.

Для облегченія движенія торговли по желѣзнымъ дорогамъ, доставляемые по нимъ изъ заграницы иностранные товары, могутъ быть отправляемы, для очистки пошлиною, изъ пограничныхъ таможень въ другія, прилегающія къ желѣзной дорогѣ, въ запломбированныхъ вагонахъ, или корзинахъ, а нѣкоторые товары, поименованные въ § 5, и на платформахъ, безъ подачи на эти товары въ пограничныхъ таможняхъ объявленій, безъ досмотра товаровъ и безъ вывѣски и опломбированія каждаго товарнаго мѣста. Равномѣрно допускается, по желанію проѣзжающихъ, перевозка пассажирскаго имущества, безъ досмотра онаго на границѣ, также въ запломбированныхъ вагонахъ.

На вышеозначенномъ основаніи разрѣшена перевозка товаровъ и пассажирскаго имущества чрезъ пограничныя таможни: Граничную, Сосновицкую, Александровскую и Вержболовскую въ Варшавскую, Рижскую, С.-Петербургскую и Московскую.

По таковой перевозкѣ постановляются слѣдующія правила.

I. Общія постановленія.

а) О перевозочныхъ средствахъ.

§ 1. Перевозка товаровъ и пассажирскаго имущества безъ досмотра оныхъ на границѣ, за исключеніемъ предметовъ, поименованныхъ въ § 5, допускается вообще только въ закрытыхъ вагонахъ, которые должны быть устроены такимъ образомъ, чтобы при дальнѣйшемъ отправленіи ихъ внутрь края, таможни имѣли возможность удобно и надежно запирать ихъ посредствомъ висячихъ замковъ и прикладывать къ нимъ, сверхъ того, пломбы.

Примѣчаніе. Если въ товарномъ вагонѣ находится нѣсколько отдѣленій, то каждое изъ нихъ должно быть устроено такимъ образомъ, какъ сказано въ семъ § о вагонахъ.

§ 2. Каждый товарный вагонъ долженъ быть обозначенъ особымъ нумеромъ, и если въ вагонѣ имѣется нѣсколько отдѣленій, то каждое изъ нихъ обозначается особою литерою, или другимъ знакомъ.

§ 3. Въ товарныхъ, почтовыхъ и багажныхъ вагонахъ, локомотивахъ и тендерахъ не должны находиться тайныя или трудно замѣчаемыя помѣщенія. Въ пассажирскихъ вагонахъ допускаются только обыкновенные боковые карманы. Если въ товарныхъ или багажныхъ вагонахъ имѣются окошки, то оные должны быть снабжены, съ внутренней стороны, желѣзными рѣшетками.

§ 4. При перевозкѣ товаровъ или пассажирскаго багажа въ незначительномъ количествѣ, не составляющемъ груза цѣлаго вагона или отдѣленія онаго, мѣста съ товаромъ и пассажирскимъ багажемъ могутъ быть укладываемы въ особыя корзины, устроенныя такъ, чтобы къ нимъ могли быть привѣшиваемы замки и пломбы тѣмъ же порядкомъ, какъ къ самимъ вагонамъ.

§ 5. Изъ постановленнаго въ § 1, правила о перевозкѣ товаровъ въ закрытыхъ вагонахъ, допускаются слѣдующія изъятія:

а) Громоздкіе и тяжеловѣсные предметы какъ напр. машины и части оныхъ, также сельди, смола, металлы не въ дѣлѣ, или хотя и въ дѣлѣ, но въ большихъ размѣрахъ, какъ напр. стальные листы и брусья, красильныя деревья и т. п., кои по объему, тяжести или другимъ свойствамъ, при перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ, вообще не помѣщаются въ крытыхъ вагонахъ; равнымъ образомъ товарныя мѣста большаго объема, не помѣщающіяся въ вагонѣ, могутъ быть перевозимы на платформахъ, покрываемыхъ брезентами и приспособленныхъ такъ, чтобы могли быть привѣшиваемы замки тѣмъ же порядкомъ, какъ указано ниже въ § 18.

б) Отдѣльные предметы и товарныя мѣста, кои по своему объему не могутъ быть покрываемы брезентами, а также привозимые не въ укупоркѣ безпошлинные товары, дозволяется перевозить на платформахъ, не покрытыхъ брезентами.

б) О свидѣтельствованіи вагоновъ таможенными чиновниками.

§ 6. Пограничныя таможни вправѣ, во всякое время, производить осмотръ вагоновъ, локомотивовъ и тендеровъ на пограничномъ путевомъ дворѣ находящихся, и если устройство ихъ окажется несогласнымъ съ означенными выше въ §§ 1—3 указаніями, запретить употребленіе сихъ вагоновъ, локомотивовъ и тендеровъ для движенія собственно чрезъ пограничную черту. Таковой осмотръ долженъ производиться, по распоряженію и подъ наблюденіемъ Управляющаго таможнею, тщательно и по возможности часто.

в) О порядкѣ нагрузки товаровъ и пассажирскаго имущества.

§ 7. Всѣ привозимыя изъ заграницы товарныя мѣста, еще за границею, должны быть сложены въ товарные вагоны и на платформы, или въ особыя корзины, а пассажирское имущество въ багажные вагоны, отнюдь не смѣшивая товарныхъ мѣстъ съ пассажирскимъ багажемъ.

Примѣчаніе 1. Пассажирскими вещами признаются только такія, хозяинъ коихъ прибылъ въ томъ же поѣздѣ, въ которомъ оные привезены; привозимые же безъ хозяевъ вещи пересылаются наравнѣ съ товарами.

Примѣчаніе 2. Въ пассажирскихъ вагонахъ дозволяется проѣзжающимъ имѣть при себѣ только незначительныя ручныя вещи, какъ то, саки, ридикюли, картонки, шкатулки, шляпные футляры и всякаго рода свертки, платки, пледы, зонтики и т. п.

Примѣчаніе 3. На локомотивахъ и тендерахъ должны находиться одни только предметы, нужные подвижному составу желѣзной дороги, во время пути, для службы.

г) О времени прихода поѣздовъ.

§ 8. Переѣздъ чрезъ границу товарныхъ поѣздовъ, дозволяется вообще только днемъ, отъ восхожденія до захожденія солнца. Изъятіе изъ сего допускается однако, съ разрѣшенія центральнаго таможеннаго начальства.

§ 9. Время прихода и отхода поѣздовъ должно быть соображаемо съ временемъ, необходимымъ для исполненія таможенныхъ и полицейскихъ формальностей. Управленіе желѣзной дороги обязано, какъ о времени приходаи отхода поѣздовъ, такъ и о всѣхъ, могущихъ въ томъ послѣдовать измѣненіяхъ, сообщать своевременно пограничной таможнѣ. О могущихъ случиться экстренныхъ поѣздахъ, управленіе желѣзной дороги равномѣрно извѣщаетъ таможню столь благовременно, чтобы она, до прибытія поѣзда, могла принять всѣ нужныя въ таможенномъ отношеніи мѣры.

д) О грузовыхъ документахъ.

§ 10. Всѣ привозимые изъ заграницы товары должны быть сопровождаемы, сверхъ установленныхъ Таможеннымъ Уставомъ накладныхъ,—составленными заграницею, въ двухъ экземплярахъ, грузовыми росписями, по приложенной формѣ.

Примѣчаніе. Почтовыя посылки, пересылаемыя въ особыхъ вагонахъ, подъ наблюденіемъ почтоваго чиновника, какъ равно пассажирское имущество, не подлежатъ показанію въ общей грузовой росписи. Подробныя правила о сихъ посылкахъ, и почтовой корреспонденціи, а также о пассажирскихъ вещахъ, изложены ниже сего въ §§ 48—54.

§ 11. Если въ одномъ поѣздѣ находятся товары, назначенные къ отправленію въ разныя таможни, то грузовыя росписи должны быть составлены отдѣльно по каждой таможнѣ и, по возможности, особо на кладь каждаго вагона.

II. О привозѣ товаровъ.

а) О прибытіи поѣздовъ къ пограничной таможнѣ.

§ 12. Передъ временемъ, назначеннымъ для прибытія изъ за границы поѣздовъ желѣзной дороги, пограничная таможня принимаетъ соотвѣтственныя мѣры, чтобы при слѣдованіи отъ черты границы до путеваго двора ничего не могло быть спущено. При чемъ, въ случаѣ надобности, можетъ быть наряжаемъ таможенный чиновникъ, для сопровожденія поѣздовъ отъ черты границы до путеваго двора.

б) О поступленіи поѣздовъ и принятіи грузовыхъ документовъ въ вѣденіе таможни.

§ 13. Тотчасъ по прибытіи поѣзда, главный кондукторъ или другое уполномоченное отъ управленія желѣзной дороги лице, передаетъ таможенному чиновнику имѣющіеся на товары грузовые документы.

§ 14. По прибытіи поѣзда желѣзной дороги на пограничный путевой дворъ, часть двора, гдѣ оный останавливается, отдѣляется и входъ туда запрещается всѣмъ, кромѣ чиновниковъ и служителей таможни и желѣзной дороги, находящихся тамъ по обязанностямъ службы. Выходы изъ означеннаго мѣста поступаютъ подъ таможенный надзоръ, который наблюдаетъ, чтобы, до исполненія установленныхъ формальностей, ни-кто изъ пассажировъ не могъ выйти и никакіе товары или вещи не могли быть вынесены. За симъ повѣряется противъ грузовой росписи число товарныхъ и багажныхъ вагоновъ и платформъ; къ товарнымъ вагонамъ и покрытымъ платформамъ, прибывшимъ изъ заграницы не запертыми, или съ коихъ заграничные замки будутъ сняты до начатія выгрузки, немедленно привѣшиваются замки мѣстной таможни.

Примѣчаніе. Когда товары, приходящіе транзитомъ чрезъ Германскій Таможенный Союзъ, прибудутъ въ пограничную таможню въ особо замкнутыхъ вагонахъ, или за иностранными таможенными пломбами, то прусскій таможенный чиновникъ, въ нашемъ путевомъ дворѣ, снимаетъ съ нихъ замки и пломбы, при назначенномъ для сего чиновникѣ пограничной таможни.

§ 15. Къ представленнымъ документамъ таможня, приложивъ установленное клеймо, отдѣляетъ дубликаты накладныхъ и грузовыхъ росписей для представленія въ подлежащее контрольное учрежденіе съ первоотходящею почтою, а подлинныя грузовыя росписи передаетъ пакгаузному чиновнику, подлинныя же накладныя оставляются въ таможнѣ, для поступленія съ ними согласно § 21.

в) О пріемѣ товаровъ.

§ 16. По учиненіи досмотра пассажирскихъ, почтовыхъ и багажныхъ вагоновъ, платформъ, локомотивовъ и тендеровъ, отдѣляются вагоны и платформы съ товарами, долженствующими поступить въ вѣденіе таможни и приступается къ пріему товаровъ. На сей предметъ товарные вагоны и платформы придвигаются къ таможеннымъ пакгаузамъ, и въ присутствіи члена снимаются привѣшенные замки.

§ 17. Товары, назначенные въ пограничную таможню, принимаются въ пакгаузъ ея установленнымъ порядкомъ, по грузовымъ росписямъ; съ товарами же, назначенными къ перевозкѣ въ другія таможни, въ запломбированныхъ вагонахъ или корзинахъ, поступается слѣдующимъ образомъ:

а) Если товары имѣютъ быть перевезены въ тѣхъ самыхъ вагонахъ или корзинахъ, въ коихъ доставлены изъ за границы, то оставляются въ тѣхъ же помѣщеніяхъ, и повѣрка ихъ по грузовымъ документамъ не производится.

б) Если, для дальнѣйшаго отправленія товаровъ къ мѣсту назначенія, оные имѣютъ быть перегружены въ вагоны или на платформы мѣстнаго управленія желѣзной дороги, или, по незначительности груза, въ особыя корзины, то, при производствѣ таковой перегрузки, повѣряется таможенными чиновниками, при бытности агента желѣзной дороги, противъ грузовыхъ росписей, число, знаки и нумера товарныхъ мѣстъ; при чемъ наблюдается, чтобы товары въ одной грузовой росписи поименованные, были, по мѣрѣ возможности, помѣщаемы въ одномъ вагонѣ. Для означенной перегрузки, иностранные вагоны и платформы придвигаются по особому пути къ русскимъ вагонамъ и платформамъ, снимаются привѣшенные при пріемѣ поѣзда замки и ставится нужное число досмотрщиковъ для наблюденія, чтобы товарныя мѣста не могли быть спущены на сторону.

Примѣчаніе. Если, по особому случаю, товары тотчасъ же не могутъ быть приняты въ таможенные пакгаузы, или перегружены въ другіе вагоны, то вагоны съ оными поступаютъ въ особое помѣщеніе, подъ общими замками таможни и управленія желѣзной дороги, если же таковаго помѣщенія нѣтъ, то таможня, не снимая замковъ, обязана назначить особый караулъ.

§ 18. Товары, допускаемые по § 5 къ перевозкѣ на не покрытыхъ платформахъ, съ перегрузкою ли на платформы мѣстной станціи, или безъ таковой перегрузки, сверхъ установленной по предъидущему § повѣрки, подлежатъ тщательному освидѣтельство-

ванію, при бытности одного изъ присутствующихъ таможни, въ видахъ огражденія отъ подмѣны или убавки въ пути, при чемъ наблюдается слѣдующее:

а) Если по роду товаровъ и ихъ укладкѣ вся платформа можетъ быть обвязана веревкой, съ приложеніемъ къ концамъ оной пломбы, такъ что безъ поврежденія пломбы нельзя ничего вынуть, то употреблять таковую обвязку.

б) Въ случаѣ непримѣнимости вышеуказаннаго правила подвергать пломбированію отдѣльно каждое товарное мѣсто или предметъ тѣмъ способомъ, какой будетъ найденъ болѣе удобнымъ; если же къ нѣкоторымъ предметамъ вовсе не можетъ быть привѣшена пломба, то слѣдуетъ отмѣтить на грузовой росписи ихъ отличительные признаки,

и *в)* Всѣ безпошлинные товары, привозимые безъ укупорки, подлежатъ освидѣтельствованію, въ отношеніи ихъ качества, при перегрузкѣ на платформы мѣстной станціи или, если таковая перегрузка не производится, посредствомъ пропусканія щупа или разгрузки, по усмотрѣнію досматривающихъ, нѣсколько платформъ изъ всей партіи, имѣя притомъ въ виду, чтобы, безъ уважительныхъ причинъ, не было разгружаемо большое число платформъ.

§ 19. Объ оказавшемся при перегрузкѣ товаровъ сходствѣ или несходствѣ противъ грузовой росписи, а вмѣстѣ съ тѣмъ и о поврежденныхъ мѣстахъ, таможенный чиновникъ, вмѣстѣ съ агентомъ желѣзной дороги, отмѣчаютъ подробно на росписи, означая нумера вагоновъ мѣстной станціи, въ кои товары перегружены изъ заграничныхъ вагоновъ, каковую отмѣтку оба утверждаютъ своею подписью. Равномѣрно отмѣчается на грузовой росписи способъ опломбированія товаровъ на непокрытыхъ платформахъ и отмѣчаются признаки такихъ предметовъ, кои не могутъ быть опломбированы; о товарахъ же безпошлинныхъ удостовѣряется ихъ качество.

§ 20. Назначенные къ отправленію въ другія таможни вагоны, покрытые брезентами платформы или корзины съ товарами, запираются особымъ висячимъ замкомъ и къ каждому вагону, платформѣ или корзинѣ привѣшивается не менѣе двухъ пломбъ.

Примѣчаніе. Употребленіе вагонныхъ замковъ, а равно порядокъ храненія и употребленія ихъ изложены въ приложеніи подъ лит. А.

г) Объ отправленіи поѣздовъ отъ пограничныхъ таможенъ.

§ 21. По возвращеніи въ таможню пакгаузнымъ надзирателемъ грузовыхъ росписей, къ онымъ пріобщаются подлинныя на-

кладныя на показанные въ нихъ товары и всѣ сіи документы запечатываются въ особые пакеты. При этомъ наблюдается, что если съ однимъ поѣздомъ отправляются товары въ разныя таможни, или если имѣются грузовыя росписи по числу нагруженныхъ товарами вагоновъ или платформъ (см. § 11), то каждая роспись съ принадлежащими къ ней накладными запечатывается въ особый пакетъ. За тѣмъ изготовляется билетъ, по приложенной формѣ, въ коемъ должно быть показано: *а*) число запломбированныхъ товарныхъ вагоновъ и платформъ, въ поѣздѣ находящихся, и число корзинъ, если таковыя имѣются, *б*) ихъ нумера, *в*) число и нумера привѣшенныхъ замковъ, *г*) число пломбъ, наложенныхъ на каждый вагонъ, платформу или корзину, *д*) число пакетовъ съ грузовыми документами, и *е*) день отхода и нумера поѣзда.

Примѣчаніе. Если товары отправляются въ разныя мѣста, то для каждаго мѣста изготовляется особый билетъ.

§ 22. Составленный таможнею билетъ вносится въ особую книгу, въ коей означается: число и нумеръ грузовой росписи, число накладныхъ, число, родъ и нумера вагоновъ, число товарныхъ мѣстъ, число наложенныхъ замковъ и пломбъ; на билетѣ же выставляется очередный нумеръ, подъ которымъ записанъ отправляемый поѣздъ и таковой билетъ, а равно запечатанные пакеты съ грузовыми документами, сдаются сопровождающему поѣздъ старшему кондуктору, подъ росписку о пріемѣ въ исправности всего показаннаго въ билетѣ.

д) Нахожденіе поѣздовъ въ пути.

§ 23. Вагоны, запертые и запломбированные таможеннымъ вѣдомствомъ, ни въ какомъ случаѣ и ни подъ какимъ предлогомъ, не должны быть открываемы безъ бытности таможенныхъ чиновниковъ. Если же во время слѣдованія поѣзда случится какое-либо поврежденіе запломбированнаго таможнею вагона, то поступается слѣдующимъ образомъ:

А) Если поврежденіе можетъ быть исправлено не открывая вагона и безъ снятія замка и пломбъ, но сіе исправленіе не можетъ быть произведено тотчасъ, то поврежденный вагонъ отцѣпляется отъ поѣзда и оставляется на станціи о чемъ въ тоже время сообщается, по телеграфу, начальнику эксплоатаціи или станціи того мѣста, куда вагонъ назначенъ, съ означеніемъ рода поврежденія и № слѣдующаго поѣзда, съ которымъ исправленный вагонъ

имѣетъ быть отправленъ. Копія означенной депеши должна быть передана, тотчасъ по полученіи, мѣстному таможенному Управленію.

Б) Если поврежденіе такого рода, что для исправленія его окажется нужнымъ выгрузка изъ вагона клади, то, сверхъ депеши по предъидущему пункту, немедленно извѣщается, по телеграфу, ближайшее къ тому мѣсту таможенное Управленіе, съ означеніемъ № замка, коимъ запертъ поврежденный вагонъ: самый же вагонъ, впредь до дальнѣйшаго распоряженія, поступаетъ подъ особый присмотръ,

и *В*) Если поврежденіе столь значительно, что при этомъ сломаются стѣны вагона, или оборвутся пломбы и сломается замокъ, то начальникъ станціи обязанъ немедленно отправиться на мѣсто происшествія, собрать съ возможною тщательностію всю кладь, переложить въ другой вагонъ, запереть и запечатать оный станціонною печатью и оставить на ближайшей станціи, до дальнѣйшаго распоряженія.

§ 24. Всякій разъ, когда запломбированный таможеннымъ вѣдомствомъ вагонъ будетъ отцѣпленъ отъ поѣзда и оставленъ на станціи, удерживается на оной пакетъ съ грузовыми документами на товары, въ означенный вагонъ погруженные, если означенные документы запечатаны въ отдѣльные пакеты по числу вагоновъ (см. § 21). При чемъ составляется подробный актъ, за подписью начальника станціи и старшаго кондуктора, а при поврежденіи, упоминаемомъ въ пунктѣ В § 23, и другихъ находившихся при томъ лицъ, съ означеніемъ въ немъ о случившемся поврежденіи и о принятыхъ мѣрахъ. Сей актъ, въ случаѣ упоминаемомъ въ пунктѣ А предъидущаго §, передается старшему кондуктору для доставленія въ ту таможню, куда товары назначены, а въ случаяхъ объясненныхъ въ пунктахъ Б и В, того же §, долженъ храниться на станціи, впредь до прибытія таможеннаго чиновника.

§ 25. Таможня, получивъ увѣдомленіе о поврежденіе вагона, требующаго перегрузки перевозимыхъ въ ономъ товаровъ, тотчасъ командируетъ одного изъ своихъ чиновниковъ съ нужнымъ числомъ досмотрщиковъ, снабдивъ его ключами отъ замковъ, которыми заперты вагоны. Сей чиновникъ прибывъ на мѣсто и найдя поврежденіе вагона, требующее перегрузки (пунк. Б. § 23), но пломбы и замокъ въ цѣлости, снимаетъ сіи послѣдніе и допускаетъ перегрузку товаровъ въ другой вагонъ подъ своимъ надзоромъ. Если же разломаны стѣны вагона или повреждены пломбы и замокъ, то, вскрывъ пакетъ съ грузовыми документами,

производитъ повѣрку всѣхъ товарныхъ мѣстъ, отмѣчая на грузовой росписи: найдены ли послѣднія въ цѣлости, въ чемъ состоитъ поврежденіе и какихъ мѣстъ не достаетъ. За тѣмъ, по укладкѣ всѣхъ мѣстъ въ другой вагонъ, оный запирается и пломбируется тѣмъ же чиновникомъ, а грузовые документы запечатываются въ пакетъ, который передается старшему кондуктору того поѣзда, къ коему будетъ присоединенъ вагонъ съ перегруженными товарами. О всѣхъ своихъ распоряженіяхъ означенный чиновникъ доноситъ, во всей подробности, Департаменту Таможенныхъ Сборовъ.

Примѣчаніе 1. Если грузовые документы на отцѣпленный отъ поѣзда вагонъ или платформу не были запечатаны въ особый пакетъ, но отправлены въ общемъ пакетѣ съ отошедшимъ поѣздомъ, то находящимся въ поврединвшемся вагонѣ, или на платформѣ, товарамъ составляется опись, съ означеніемъ числа, знаковъ и нумеровъ товарныхъ мѣстъ.

Примѣчаніе 2. Всѣ указанные, какъ § 25, такъ и въ примѣчаніи къ оному дѣйствія по перегрузкѣ товаровъ изъ поврежденныхъ вагоновъ и платформъ, должны быть производимы при бытности начальника станціи или, по его назначенію, другаго агента желѣзной дороги, коимъ и подписывается составленные актъ и отмѣтка на грузовой росписи, или, за неимѣніемъ таковой, вновь составленная опись товарамъ.

е) О прибытіи поѣздовъ къ мѣсту назначенія.

Такъ какъ пріемъ грузовыхъ документовъ и поступленіе товаровъ въ вѣденіе таможни должны зависѣть отъ мѣстныхъ условій и способовъ сообщенія со станціями желѣзныхъ дорогъ, то въ нижеслѣдующихъ §§ поставляются по сему предмету отдѣльныя для каждой таможни правила.

А. По перевозкѣ въ Варшаву.

§ 26. Пакеты съ грузовыми документами и выданный пограничною таможнею билетъ представляются дежурному при путевомъ дворѣ соединенной станціи Варшавско-Вѣнской и Варшавско-Бромбергской желѣзныхъ дорогъ таможенному чиновнику, который, удостовѣрясь по билету въ цѣлости вагоновъ и платформъ, а также привѣшенныхъ пограничною таможнею замковъ и пломбъ, отсылаетъ пакетъ съ документами, вмѣстѣ съ билетомъ, въ таможню, а вагоны и платформы придвигаются по соединительному пути къ таможенному пакгаузу. Если замки или пломбы, или же самые вагоны или покрывающіе платформы брезенты окажутся

поврежденными, или число вагоновъ и платформъ не полнымъ, то чиновникъ немедленно доноситъ о томъ управляющему таможнею, для принятія съ его стороны безотлагательныхъ соотвѣтственныхъ мѣръ, примѣняясь къ § 25. Причемъ объ оказавшемся поврежденіи составляется актъ за подписомъ чиновниковъ, какъ командированнаго управляющимъ, такъ и при станціи состоящаго, и также начальника станціи и сопровождавшаго поѣздъ старшаго кондуктора, отъ коего отбирается, сверхъ того свѣдѣніе о причинѣ случившагося поврежденія.

§ 27. По вскрытіи въ таможнѣ пакета съ грузовыми документами и повѣркѣ числа накладныхъ съ грузовыми росписями, однимъ изъ присутствующихъ, вновь свидѣтельствуются по билету пограничной таможни замки и пломбы, привѣшенные къ вагоннымъ дверямъ или къ корзинамъ, и за тѣмъ грузовыя росписи передаются завѣдывающему пакгаузомъ, для пріема товаровъ, а билетъ, по учиненіи надписи объ исправномъ доставленіи вагоновъ, платформъ и корзинъ, возвращается во впускную пограничную таможню.

§ 28. Пріемъ товаровъ производится на общемъ основаніи съ надлежащею повѣркою противъ грузовыхъ росписей и съ отмѣткою на нихъ о сходствѣ или несходствѣ, при чемъ, согласно 532 ст. Уст. Там., поврежденныя мѣста досматриваются при агентѣ желѣзной дороги, на коего будетъ возложена сдача товаровъ въ вѣденіе таможни.

§ 29. Изъ правила о пріемѣ товаровъ въ пакгаузъ, допускается изъятіе для громоздкихъ и тяжеловѣсныхъ предметовъ, а въ томъ числѣ и каменнаго угля, кирпича и т. п., кои, по неудобству къ пріему въ пакгаузъ, могутъ быть, съ разрѣшенія управляющаго таможнею, сгружаемы на путевомъ дворѣ, подъ присмотръ таможенныхъ ревизоровъ, но не иначе, какъ по освидѣтельствованіи ихъ однимъ изъ присутствующихъ и по разгрузкѣ, при бытности его, нѣсколькихъ платформъ съ каменнымъ углемъ, кирпичемъ и т. п.

§ 30. Если доставленные въ Варшаву товары, или часть оныхъ назначены къ отправленію по прямому сообщенію, безъ досмотра, въ другую таможню, лежащую при желѣзной дорогѣ, то перевозка ихъ съ одной станціи на другую впредь до устройства соединительной вѣтви, допускается не иначе, какъ въ фургонахъ крытыхъ, или покрывающихся брезентами и устроенныхъ такъ, чтобы оные могли быть запираемы посредствомъ привѣшиванія замковъ. Изъ сего исключаются товарныя мѣста и предметы тяжеловѣсные и

громоздкіе, не помѣщающіеся въ крытые фургоны и неудобно покрываемые брезентами, а также безпошлинные товары, кои могутъ быть перевозимы на открытыхъ телегахъ.

Примѣчаніе. Если привезены будутъ товары въ столь значительномъ количествѣ, что имѣющіяся средства для перевозки оныхъ въ запирающихся фургонахъ окажутся недостаточными, то Управляющему Варшавскою таможнею разрѣшается допустить перевозку товарныхъ мѣстъ отъ одной станціи къ другой и въ некрытыхъ фургонахъ, съ принятіемъ такихъ контрольныхъ мѣръ, какія имъ признаны будутъ нужными, для предупрежденія подлога.

§ 31. При перевозкѣ товаровъ съ одной станціи на другую, соблюдается слѣдующее:

а) По полученіи въ таможнѣ грузовыхъ документовъ и по исполненіи всего постановленнаго въ §§ 26 и 27, оная посылаетъ на станцію С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги одного изъ чиновниковъ, съ нужнымъ числомъ досмотрщиковъ, снабдивъ его: во 1-хъ, копіею грузовой росписи на назначенные къ перевозкѣ товары; во 2-хъ, замками и ключами по числу вагоновъ, платформъ, или корзинъ, въ кои имѣютъ быть перегружены товары, въ 3-хъ, однимъ экземпляромъ ключей отъ тѣхъ замковъ, коимы должны быть заперты перевозные фургоны, и въ 4-хъ, прессомъ для привѣшанія пломбъ.

б) Перегрузка при таможнѣ изъ вагоновъ и платформъ въ фургоны и телеги производится, при бытности агента желѣзной дороги, подъ непосредственнымъ надзоромъ пакгаузнаго чиновника, который повѣряетъ по грузовой росписи, полученной согласно § 27, число товарныхъ мѣстъ, ихъ знаки и нумера и объ оказавшемся отмѣчаетъ подробно на означенной грузовой росписи.

в) По мѣрѣ нагрузки фургоновъ, тѣ изъ нихъ, кои сего требуютъ, покрываются брезентами и за симъ къ каждому фургону привѣшивается замокъ и выдается препроводительный ярлыкъ, на печатномъ бланкѣ, по установленной формѣ, съ означеніемъ нумеровъ грузовой росписи и вагона, изъ коего товары выгружены, а также числа отправленныхъ фургоновъ и находящихся въ нихъ мѣстъ; при чемъ таможня, по своему усмотрѣнію, можетъ назначить для сопровожденія досмотрщика.

Примѣчаніе. Если доставленныя съ границы корзины съ товарами имѣютъ быть отправлены къ мѣсту назначенія безъ перегрузки, то находящіеся въ нихъ товары не вынимаются для повѣрки съ грузовою росписью и лишь Варшавская таможня, снявъ замки пограничной таможни, привѣшиваетъ изъ числа своихъ такіе, отъ коихъ второй экземпляръ ключей находится въ таможнѣ, въ которую товары

назначены. Переноска сихъ корзинъ можетъ быть производима на телегахъ, безъ дальнѣйшихъ мѣръ предосторожности.

г) Тяжеловѣсные и громоздкіе товарныя мѣста и предметы, непомѣщающіеся въ фургоны, при перегрузкѣ на обыкновенныя телеги, должны быть, по мѣрѣ возможности, вывѣшиваемы и вѣсъ ихъ означаемъ на ярлыкахъ (пункт. *в* сего §), при чемъ, во всякомъ случаѣ, командируется для сопровожденія таможенный досмотрщикъ и вообще, сверхъ постановленныхъ для сихъ товаровъ въ § 18 дѣйствій, возлагается на заботливость Управляющаго таможнею принятіе соотвѣтственныхъ мѣръ, дабы перевозимые товары не могли быть ни убавлены ни подмѣнены. Безпошлинные товары, по надлежащемъ удостовѣреніи въ ихъ качествѣ, могутъ быть перевозимы безъ особыхъ мѣръ таможеннаго контроля.

д) Когда окончится перегрузка при таможнѣ всѣхъ показанныхъ въ грузовой росписи товаровъ въ фургоны и телеги, то наблюдавшій зо оною пакгаузный чиновникъ, утвердивъ вмѣстѣ съ агентомъ желѣзной дороги отмѣтки, сдѣланныя на грузовой росписи, согласно пункт. *б* сего §, представляетъ оную въ таможню, для составленія установленнаго § 21 билета.

е) По мѣрѣ прибытія къ станціи С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги отправленныхъ изъ таможни фургоновъ и телегъ, перегрузка изъ нихъ товаровъ въ вагоны и на платформы означенной станціи производится подъ наблюденіемъ командированнаго на оную чиновника таможни, при бытности агента сей же станціи по предварительномъ освидѣтельствованіи противъ препроводительнаго ярлыка числа фургоновъ и телегъ, а также навѣшанныхъ на первые замковъ. При перегрузкѣ означенный чиновникъ повѣряетъ, по копіи грузовой росписи, число товарныхъ мѣстъ и предметовъ и наблюдаетъ чтобы оные, по возможности, были нагружены въ вагоны въ томъ же порядкѣ, въ какомъ доставлены съ границы, т. е. чтобы въ одинъ вагонъ не были погружены товары, доставленные въ разныхъ вагонахъ, и чтобы въ размѣщеніи товаровъ въ вагоны и на платформы было соблюдаемо постановленіе § 5. За тѣмъ нагруженные вагоны и покрытыя брезентами платформы запираются замками и привѣшиваются таможенныя пломбы, руководствуясь при этомъ § 18, а на копіи грузовой росписи, сверхъ отмѣтокъ о сходствѣ или несходствѣ товаровъ съ означенною росписью, означаются нумера вагоновъ и платформъ, въ кои товары погружены, а также привѣшенныхъ къ нимъ замковъ, и по утвержденіи означенной отмѣтки подписью

наблюдавшаго за перегрузкою таможеннаго чиновника и агента желѣзной дороги, роспись, вмѣстѣ съ препроводительными ярлыками, отсылается въ таможню.

ж) По полученіи въ таможнѣ упомянутой въ предъидущемъ пунктѣ копіи грузовой росписи, съ оной переносятся на подлинную роспись всѣ отмѣтки о нумерахъ вагоновъ и платформъ, а также требуемыя по § 19 подробности о товарахъ, отправляемыхъ на не покрытыхъ платформахъ, если таковыя имѣются, и составляется билетъ по правиламъ, изложеннымъ въ §§ 21 и 22. Затѣмъ грузовая роспись, по пріобщеніи принадлежащихъ къ ней накладныхъ, запечатывается въ пакетъ, который, вмѣстѣ съ составленнымъ таможнею билетомъ, сдаются агенту желѣзной дороги, подъ росписку.

§ 32. Независимо отъ постановленій §§ 30 и 31 о перевозкѣ товаровъ, непосредственно назначенныхъ въ одну изъ таможень Имперіи, на кои, согласно § 11, должны имѣться особыя грузовыя росписи, дозволяется отправлять изъ Варшавы въ означенныя таможни и такіе товары, кои хотя и показаны въ одной и той же грузовой росписи, вмѣстѣ съ товарами назначенными въ Варшаву, но отправителемъ или получателемъ, до подачи на сіи товары въ Варшавскую таможню объявленія, будетъ изъявлено желаніе о пересылкѣ ихъ въ другую таможню. Въ семъ случаѣ Варшавская таможня обязана составить выписку изъ своей грузовой росписи и въ дальнѣйшихъ дѣйствіяхъ поступать во всемъ согласно § 31. Если-же будетъ подано объявленіе, то таковые товары должны быть отправлены на основаніи постановленія Таможеннаго Устава, о перевозкѣ товаровъ на складку отъ впускныхъ таможень къ складочнымъ.

Б. По перевозкѣ въ Ригу.

§ 33. По прибытіи въ Ригу поѣзда, въ коемъ находятся запломбированные вагоны съ иностранными недосмотрѣнными товарами, немедленно представляются въ мѣстную таможню пакетъ съ грузовыми документами и билетъ пограничной таможни.

§ 34. Рижская таможня, повѣривъ число накладныхъ противъ грузовой вѣдомости, командируетъ одного изъ пакгаузныхъ чиновниковъ съ нужнымъ числомъ досмотрщиковъ на станцію желѣзной дороги, снабдивъ его билетомъ, грузовую росписью и ключами отъ вагоновъ и платформъ.

Примѣчаніе. По усмотрѣнію Управляющаго таможнею, можетъ быть командируемъ Членъ таможни, какъ для освидѣтельствованія замковъ

и печатей на вагонахъ и платформахъ, такъ и для наблюденія за правильною выгрузкою товаровъ.

§ 35. Таможенный чиновникъ, по освидѣтельствованіи и снятіи, при агентѣ желѣзной дороги, съ вагоновъ и платформъ замковъ и пломбъ, наложенныхъ пограничною таможнею, допускаетъ перегрузку товаровъ изъ вагоновъ въ особые фургоны, повѣряя при этомъ каждое товарное мѣсто противъ грузовой росписи.

§ 36. Впредь до устройства соединительнаго пути между станціею желѣзной дороги и таможнею перевозка товаровъ отъ первой въ пакгаузныя помѣщенія таможни допускается на томъ же основаніи, какъ сіе постановлено въ §§ 30 и 31 по перевозкѣ товаровъ изъ Варшавской таможни на мѣстную станцію С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги. При чемъ допускается тоже изъятіе, какое по § 29 предоставлено для Варшавской таможни.

§ 37. По окончаніи перегрузки, таможенный чиновникъ запираетъ фургонъ висячимъ замкомъ, а возчику даетъ ярлыкъ съ означеніемъ числа мѣстъ и нумера грузовой росписи, къ коей товары принадлежатъ и за тѣмъ освидѣтельствовавъ, совмѣстно съ агентомъ желѣзной дороги, на грузовой росписи о сходствѣ или не сходствѣ съ оною товаровъ, передаетъ въ пакгаузъ для росписки въ пріемѣ товаровъ и представленія по принадлежности въ таможню.

Примѣчаніе. Послѣ проведенія соединительнаго пути между станціею желѣзной дороги и таможнею, пріемъ товаровъ въ таможенныя помѣщенія имѣетъ быть производимъ согласно §§ 26 и 27.

§ 38. Пріемъ товаровъ въ пакгаузы таможни производится на общемъ основаніи.

В. По перевозкѣ въ С.-Петербургъ.

§ 39. Пакетъ съ грузовыми документами и билетъ пограничной таможни представляются управляющему или члену Отдѣленія С.-Петербургской Таможни, учрежденнаго при главной станціи Варшавско-Петербургской желѣзной дороги. Сіе Отдѣленіе въ отношеніи повѣрки документовъ, освидѣтельствованія замковъ и пломбъ а также пріема товаровъ въ имѣющіяся при немъ помѣщенія, поступаетъ на основаніи правилъ изложенныхъ въ §§ 26 и 27.

Г. По перевозкѣ въ Москву.

§ 40. Иностранные товары, отправляемые изъ пограничныхъ таможень въ Москву, по доставленіи ихъ въ С.-Петербургъ, по Петербурго-Варшавской желѣзной дорогѣ, перевозятся до мѣста

назначенія по Николаевской желѣзной дорогѣ: *а*) въ тѣхъ же вагонахъ, въ коихъ оные слѣдовали до С.Петербурга, *б*) съ перегрузкою въ С.-Петербургѣ, на станціи Варшавской желѣзной дороги, въ вагоны Николаевской дороги и *в*) въ особыхъ корзинахъ, если вагонъ, не содержитъ въ себѣ 400 пуд. груза.

§ 41. При перевозкѣ товаровъ безъ перегрузки въ С.-Петербургѣ, вагоны передаются съ одной дороги на другую, безъ посредства Отдѣленія С.-Петербургской Таможни, но если при такой передачѣ окажется поврежденіе пломбъ или замковъ, или же вообще признано будетъ нужнымъ принятіе какихъ-либо охранительныхъ мѣръ, то о семъ должно быть заявлено означенному таможенному Отдѣленію, которое въ семъ случаѣ поступаетъ примѣняясь къ § 26 настоящихъ правилъ и о принятыхъ имъ мѣрахъ отмѣчаетъ на билетѣ пограничной таможни.

§ 42. При перевозкѣ товаровъ съ перегрузкою въ С.-Петербургѣ изъ вагоновъ С.-Петербурго-Варшавской въ вагоны Николаевской дороги или въ корзины, таковая перегрузка производится не иначе, какъ подъ непосредственнымъ наблюденіемъ Таможеннаго Отдѣленія и на сей предметъ представляются въ оное пакетъ съ грузовыми документами и билетъ пограничной таможни.

§ 43. С.-Петербургское Таможенное Отдѣленіе, освидѣтельствовавъ наложенные пограничною таможнею на вагоны пломбы и найдя ихъ въ цѣлости, допускаетъ перегрузку товаровъ въ крытые вагоны Николаевской дороги, соотвѣтствующіе условіямъ, изложеннымъ въ §§ 1 и 3 настоящихъ правилъ, повѣряя противъ грузовой росписи число, знаки и нумера товарныхъ мѣстъ. Если же въ одномъ и томъ же вагонѣ доставлены товары, назначенные въ С.-Петербургъ и Москву, то перегрузка сихъ послѣднихъ въ вагоны Николаевской дороги допускается не прежде, какъ по принятіи товаровъ, назначенныхъ въ С.-Петербургъ.

§ 44. При перегрузкѣ въ С.-Петербургѣ товаровъ, дозволяется Управленію Николаевской желѣзной дороги товары сіи вывѣшивать, для исчисленія провозной платы.

§ 45. По окончаніи перегрузки, вагоны, а также корзины, если оныя имѣются, Таможенное Отдѣленіе запираетъ висячими замками и прикладываетъ таможенныя пломбы, не менѣе двухъ на каждый вагонъ или корзину. За тѣмъ, сдѣлавъ надпись на билетѣ пограничной таможни, передаетъ сей билетъ и пакетъ съ грузовыми документами старшему кондуктору, съ росписью согласно § 19 для представленія по принадлежности.

§ 46. Если во время слѣдованія поѣзда по Николаевской дорогѣ случится какое-либо поврежденіе, препятствующее дальнѣйшему отправленію запломбированнаго вагона съ иностранными товарами, то во всемъ поступается согласно §§ 23—25.

§ 47. По прибытіи поѣзда въ Москву, пакетъ съ грузовыми документами, вмѣстѣ съ билетомъ, немедленно представляются въ присутствіе таможни, а вагоны придвигаются къ таможенному пакгаузу по соединительному пути. Въ дальнѣйшихъ за тѣмъ дѣйствіяхъ поступается на точномъ основаніи §§ 33 и 38 сихъ правилъ.

III. О пассажирскихъ вещахъ.

§ 48. Пассажирское имущество, которое проѣзжающіе не пожелаютъ представить къ досмотру въ пограничной таможнѣ, допускаемое по § 8 къ перевозкѣ въ другую таможню лежащую при желѣзной дорогѣ, по указанію пассажира, должно быть уложено въ особый багажный вагонъ, не смѣшивая оное съ товарами, такъ чтобы сей вагонъ или отдѣленіе онаго могло быть заперто замкомъ и опломбирована. При перевозкѣ небольшаго количества, не составляющаго грузъ вагона или отдѣленія онаго, дозволяется укладывать пассажирское имущество въ корзины.

§ 49. Пассажирское имущество не подлежитъ показанію въ грузовой росписи, но при перегрузкѣ изъ заграничнаго вагона сосчитывается числомъ мѣстъ и составляется пограничною таможнею списокъ, съ показаніемъ въ немъ нумера багажнаго билета значущихся въ немъ числа мѣстъ; при чемъ на багажные билеты, до возвращенія ихъ Начальнику станціи, или другому довѣренному отъ общества лицу, прикладывается таможенное клеймо.

§ 50. Если по требованію кого-либо изъ пассажировъ, пограничною таможнею досмотрѣна часть его вещей и пропущены такіе предметы, кои по пассажирскимъ правиламъ дозволяется провозить безпошлинно лишь въ ограниченномъ количествѣ, то объ этомъ каждый разъ должна быть сдѣлана отмѣтка въ спискѣ, противъ нумера багажнаго билета.

§ 51. Вагонъ или корзина съ пассажирскимъ имуществомъ подлежатъ привѣшиванію замка и пломбъ тѣмъ же порядкомъ, какой установленъ для товарныхъ вагоновъ и корзинъ, а составленный списокъ запечатывается въ пакетъ вмѣстѣ съ товарными грузовыми документами; въ выдаваемомъ же пограничною таможнею билетѣ означается нумеръ замка, коимъ запертъ багажный

вагонъ или корзина и число навѣшенныхъ пломбъ. Кромѣ того, при перевозкѣ недосмотрѣннаго пассажирскаго имущества въ С.-Петербургъ, пограничная таможня увѣдомляетъ по телеграфу тамошнее Таможенное Отдѣленіе, какъ о числѣ отправившихся съ симъ поѣздомъ пассажировъ, такъ равно о числѣ находящихся при нихъ недосмотрѣнныхъ мѣстъ. Сіи телеграммы отправляются Главнымъ Обществомъ желѣзныхъ дорогъ безплатно.

§ 52. Если въ пути повредится багажный вагонъ до такой степени, что оный нельзя будетъ исправить въ продолженіе остановки поѣзда на станціи, или же для исправленія необходимо будетъ перегрузить кладь, или при поврежденіи сломаны будутъ стѣны вагона, или же повреждены пломбы и замокъ, то начальнику ближайшей къ мѣсту происшествія станціи предоставляется, по составленіи акта за подписомъ какъ его, такъ и старшаго кондуктора, о родѣ поврежденія, перегрузить пассажирское имущество въ другой вагонъ, который, запечатавъ станціонною печатью, отправить по назначенію, увѣдомляя о томъ подлежащую таможню по телеграфу. Приложенныя къ багажному вагону печати, осматриваются въ пути на каждой станціи, начальниками оныхъ, о чемъ и дѣлается надпись на путевыхъ журналахъ.

§ 53. Въ пріемѣ багажныхъ вагоновъ и доставленнаго въ оныхъ пассажирскаго имущества, таможни поступаютъ на общемъ основаніи.

IV. О почтовыхъ посылкахъ.

§ 54. Тотчасъ по прибытіи изъ заграницы поѣзда желѣзной дороги на пограничный путевой дворъ, почтовый чиновникъ, сопровождающій почту, предъявляетъ таможнѣ требующіеся для почтовыхъ посылокъ документы. За тѣмъ всѣ привезенныя изъ-заграницы посылки складываются въ особое помѣщеніе и запираются за общими замками таможни и Почтоваго вѣдомства; въ дальнѣйшемъ же отправленіи ихъ поступается по общимъ правиламъ о почтовыхъ посылкахъ.

V. Объ отпускныхъ товарахъ.

Россійскіе товары, назначенные къ отпуску за границу могутъ быть также отправляемы туда изъ таможень Московской, С.-Петербургской, Рижской и Варшавской, въ запертыхъ вагонахъ и платформахъ, по взысканіи пошлинъ, если таковыя слѣдуютъ.

§ 55. На отправленные вышеозначеннымъ порядкомъ отпускные товары, выдается таможнею билетъ, съ означеніемъ каче-

ства и количества товаровъ, а также нумеровъ вагоновъ и платформъ, въ которое оные погружены, нумеровъ замковъ и числа приложенныхъ пломбъ.

§ 56. По прибытіи поѣзда къ пограничной таможнѣ, въ оной свидѣтельствуются привѣшенные къ вагонамъ замки и пломбы и если будутъ найдены въ исправности, то, по снятіи замковъ и пломбъ съ вагоновъ, поѣздъ пропускается за границу безпрепятственно; въ противномъ же случаѣ производится повѣрка груза. Послѣ сего билетъ, съ надлежащею на немъ отмѣткою впускной таможни, отсылается въ ту таможню, изъ которой былъ выданъ.

Примѣчаніе. Въ случаѣ перегрузки отправляемыхъ изъ Москвы отпускныхъ товаровъ въ С.-Петербургѣ изъ вагоновъ Николаевской дороги въ вагоны Главнаго Общества: таковая перегрузка производится при станціи Варшавской желѣзной дороги подъ надзоромъ учрежденнаго при оной Таможеннаго Отдѣленія, которое поступаетъ при этомъ согласно §§ 43 и 45.

VI. Объ отвѣтственности за неисполненіе и нарушеніе правилъ по перевозкѣ товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ.

§ 57. Управленія желѣзныхъ дорогъ, принимающія перевозку иностранныхъ товаровъ и пассажирскаго багажа въ запертыхъ и запломбированныхъ вагонахъ, платформахъ и корзинахъ, отвѣтствуютъ за неисправности грузовой росписи, за излишекъ или недостатокъ противъ оной товарныхъ мѣстъ, въ размѣрѣ установленномъ за сіе въ Таможенномъ Уставѣ. За поврежденіе же на вагонахъ или корзинахъ пломбъ и замковъ, кромѣ случаевъ, оговоренныхъ въ § 22, сверхъ взысканія за недостатокъ, мѣстъ, если таковой окажется, Управленія желѣзныхъ дорогъ подлежатъ отвѣтственности, опредѣленной 525 ст. Там. Уст. за поврежденіе пломбъ, наложенныхъ на корабли и перевозныя суда, идущія отъ передовой таможни къ главной съ иностранными товарами не оплаченными пошлиною. Равномѣрно Управленія желѣзныхъ дорогъ отвѣтствуютъ за служащихъ въ оныхъ лицъ опредѣленными въ Таможенномъ Уставѣ денежными взысканіями, за всякое нарушеніе ими таможенныхъ правилъ. Таможенныя мѣста со своей стороны, при наложеніи пломбъ на вагоны наблюдаютъ, чтобы таковыя привѣшивались на прочныхъ веревкахъ, притомъ такъ, чтобы при движеніи поѣздовъ веревки не перетирались и пломбы не спадали безъ всякой вины агентовъ желѣзной дороги.

Примѣчаніе. Если о поврежденіи пломбъ или какой другой неисправности при передачѣ вагоновъ или корзинъ съ Петербурго-Варшавской же-

лѣзной дороги на Николаевскую не было заявлено С.-Петербургскому Таможенному Отдѣленію (см. § 32), то отвѣтственность упадаетъ на Николаевскую желѣзную дорогу.

VII. О контрольныхъ мѣрахъ за непровозомъ по желѣзной дорогѣ контрабанды.

§ 58. На протяженіи желѣзныхъ дорогъ отъ границы до С.-Петербурга, таможеннымъ начальствомъ посылаются чиновники, для наблюденія за непровозомъ по симъ дорогамъ контрабанды и за правильнымъ препровожденіемъ неочищенныхъ пошлиною иностранныхъ товаровъ. Сіи чиновники снабжаются особыми открытыми листами Господина Министра Финансовъ, или Господина Намѣстника Царства Польскаго, и дѣйствуютъ на основаніи данной имъ особой Инструкціи.

§ 59. Командированному для вышеозначенной надобности таможенному чиновнику, по предъявленіи имъ таковаго открытаго листа, чиновники желѣзной дороги, какъ на станціяхъ, такъ и при поѣздахъ находящіеся, обязаны сообщать всѣ требуемыя имъ свѣдѣнія, относящіяся до возложеннаго на него порученія, и оказывать ему всякое содѣйствіе къ успѣшному исполненію онаго. Чиновникъ этотъ съ находящимися при немъ таможенными служителями по требованію его и предъявленію билетовъ, выданныхъ отъ Управленія дороги для свободнаго проѣзда, получаютъ мѣста въ пассажирскихъ поѣздахъ въ вагонахъ 2-го и 3-го классовъ, а въ товарныхъ гдѣ окажется удобнымъ. Нужные для свободнаго проѣзда таможенныхъ чиновниковъ и служителей по Варшавской желѣзной дорогѣ билеты выдаются Директоромъ дороги сей безплатно по требованію таможеннаго начальства.

§ 60. Командированный на желѣзную дорогу таможенный чиновникъ, въ случаѣ дѣйствительной надобности, имѣетъ право, во всякое время дня, входить во всѣ находящіеся на станціяхъ и остановочныхъ пунктахъ служебныя строенія и помѣщенія желѣзной дороги, а также въ жилья низшихъ служителей оной и производитъ тамъ осмотръ. На станціяхъ, чрезъ которыя поѣзды проходятъ ночью, чиновнику предоставляется производить сей осмотръ и въ ночное время. Осмотръ станціонныхъ строеній и жилыхъ помѣщеній таможеннымъ чиновникомъ долженъ производиться не иначе, какъ въ сопровожденіи мѣстнаго Начальника станціи или другаго лица отъ него назначеннаго.

§ 61. Если по подозрѣнію въ неправильномъ провозѣ иностранныхъ товаровъ по желѣзной дорогѣ, чиновникъ не успѣетъ сдѣ-

лать повѣрку вагоновъ въ промежутокъ времени, назначенный по росписанію для остановки поѣзда на той станціи, то ему предоставляется право заарестовать вагоны, въ которыхъ подозрѣвается контрабанда, приложить печать къ тѣмъ вагонамъ и сопровождать ихъ, или послать при нихъ конвойнаго до ближайшей таможни, гдѣ можетъ быть произведенъ осмотръ.

§ 62. Означенному чиновнику вмѣняется въ обязанность удостовѣряться, по мѣрѣ возможности, при нагрузкѣ въ вагоны или выгрузкѣ изъ оныхъ товарныхъ мѣстъ, не находится-ли въ оныхъ контрабанда и если таковая окажется, то задерживать оную; но онъ отвѣтствуетъ за всякое неправильное задержаніе или остановку, причиненную въ дѣйствіяхъ службы желѣзной дороги.

Прилож. лит. А къ § 20.

Объ устройствѣ замковъ, употребляемыхъ для запиранія вагоновъ и корзинъ съ иностранными недосмотрѣнными товарами, и о порядкѣ употребленія, храненія и пересылки оныхъ.

1. Замки для запиранія вагоновъ и корзинъ имѣютъ особую нумерацію по парно, такъ что каждые два замка подъ однимъ нумеромъ запираются однимъ ключемъ. Сихъ ключей имѣется по два экземпляра подъ нумеромъ замка, къ коему оные принадлежатъ.

2. Таможенныя мѣста снабжаются этими замками отъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ, по расчету движенія торговли, съ тѣмъ, что одинъ экземпляръ ключей находится во впускной, а другой въ той складочной таможнѣ, въ которую должна производиться перевозка недосмотрѣнныхъ товаровъ.

3. Замки и ключи должны храниться въ присутствіи таможни въ запертомъ помѣщеніи и никому не выдаваться, кромѣ довѣреннаго чиновника, которому Управляющій таможнею поручаетъ отпирать и запирать вагоны. Ключи выдаются чиновнику въ ту минуту, когда предстоитъ надобность отпереть или запереть вагонъ и затѣмъ немедленно возвращаются на мѣсто.

4. За сохранность замковъ и ключей отвѣтствуетъ Управляющій и дежурный Членъ, какъ за денежныя суммы. Они возможно часто производятъ повѣрку ключамъ и замкамъ.

5. Замки должны храниться въ сухомъ мѣстѣ и по снятіи съ вагоновъ на сухо вытераться, чтобы не допустить ржавчины.

6. Замки и ключи отнюдь не смазывать масломъ, а въ случаѣ надобности положить на кончикъ ключа немного свѣчнаго сала.

Если случится, что въ зимнее время замокъ будетъ трудно отпираться, по случаю замерзшей въ немъ воды, то слѣдуетъ сперва согрѣть его посредствомъ горячей воды, или жаровни, такъ чтобы оный отпирался совершенно свободно.

7. Въ случаѣ порчи замка починки не производить, а присылать въ Департаментъ оба замка подъ однимъ нумеромъ вмѣстѣ съ ключами, хотя бы попортился только одинъ замокъ.

8. Замки, снятые съ вагоновъ и корзинъ, по прибытіи поѣздовъ къ мѣсту назначенія, возвращаются въ ту таможню, которою были извѣщены, для каковой пересылки устроены кожаные чемоданы, имѣющіе по два ключа, изъ коихъ одинъ экземпляръ находится во впускной, а другой въ складочной таможнѣ. Ключи отъ сихъ чемодановъ хранятся въ томъ же помѣщеніи, какъ и ключи отъ вагонныхъ замковъ.

9. Впускная таможня, по полученіи чемодановъ и вынутіи изъ оныхъ замковъ, возвращаетъ въ ту таможню, изъ которой были посланы, съ первоотходящимъ поѣздомъ.

10. Чемоданы, какъ съ замками, такъ и порожніе, передаются, для доставленія по принадлежности мѣстной станціи желѣзной дороги, а Управленія желѣзныхъ дорогъ не преминутъ сдѣлать распоряженіе, о безплатной перевозкѣ таковыхъ чемодановъ, съ отвѣтственностію за сохранность замковъ, коими заперты чемоданы, какъ бы привѣшанныхъ къ товарнымъ вагонамъ.

11. Каждая складочная таможня (Варшавская, Рижская, Московская и С.-Петербургское Таможенное Отдѣленіе) снабжены общимъ ключемъ (отмычкою ко всѣмъ замкамъ). Сей ключь долженъ храниться у Управляющаго, на случай поврежденія котораго-либо изъ нумерныхъ ключей и не долженъ быть никому ввѣряемъ.

Министерское постановленіе № 17.

(8 Ноября 1867 г.)

Поверстный тарифъ на перевозку войскъ и ихъ тяжестей по правительственнымъ желѣзнымъ дорогамъ (Высочайше утверждено 24 Ноября 1866 г.).

Для составленія тарифовъ по Правительственнымъ желѣзнымъ дорогамъ на перевозку войскъ и войсковыхъ грузовъ, принять къ руководству прилагаемый при семъ Высочайше утвержденный поверстный тарифъ.

КЛАССЫ МѢСТЪ И НАЗВАНІЕ ПРЕДМЕТОВЪ.	Плата за разстояніе одной версты.
	копѣекъ.
За мѣсто:	
I-го класса	1,4900
II-го —	0,9934
III-го —	0,3311
— 1 лошадь (съ 1 человѣкомъ прислуги при ней).	2,6490
— 1 орудіе	8,2781
— 1 патронный — 1 зарядный — 1 аптечный — 1 денежный } ящики	4,1391
— 1 телѣгу . — 1 фургонъ . — 1 экипажъ . }	4,9669
— 1 пудъ багажа	0,0331
Примѣчаніе 1. Постанціонные тарифы для каждой Правительственной дороги составляются на основаніи сего поверстнаго тарифа. Постанціонные тарифы утверждаются Министромъ Путей Сообщенія.	
Примѣчаніе 2. Въ постанціонныхъ тарифахъ считаются: всякая часть версты за версту, всякая часть пуда за пудъ. При исчисленіи постанціонной платы за провозъ, части копѣйки считаются за копѣйку.	

1868 г.

Министерское постановленіе № 21.

(7 Августа 1868 г.)

Правила составленія проэктныхъ чертежей, представляемыхъ на разсмотрѣніе и утвержденіе Г. Министра.

Въ виду неполноты проектныхъ чертежей, представляемыхъ на разсмотрѣніе и утвержденіе Господина Министра нѣкоторыми Правленіями желѣзныхъ дорогъ, постановляется къ непремѣнному исполненію.

1. Чтобы на всѣхъ планахъ, профиляхъ и чертежахъ были начертаны масштабы, не ограничиваясь однимъ надписаніемъ размѣра оныхъ.

2. Чтобы размѣры частей сооруженій были надписываемы цифрами.

3. Чтобы на общихъ планахъ направленія линій, на проектахъ

общаго расположенія станцій и т. п., было показываемо направленіе меридіана.

4. Чтобы каждый чертежъ былъ подписанъ Инженеромъ, составлявшимъ проектъ и составителемъ чертежа.

Департаменту Желѣзныхъ Дорогъ наблюсти за исполненіемъ сего, и неудовлетворяющіе этимъ требованіямъ чертежи и проекты возвращать для надлежащаго пополненія.

Министерское постановленіе № 22.

(8 Августа 1868 г.)

О расположеніи станцій желѣзныхъ дорогъ близъ городовъ.

Выборъ мѣстъ расположенія станцій близъ городовъ, при проведеніи желѣзныхъ дорогъ, подлежитъ предварительно какихъ-либо со стороны Правленій дорогъ окончательныхъ распоряженій, утвержденію Министра Путей Сообщенія.

Управленіямъ проектируемыхъ и строющихся желѣзныхъ дорогъ, Правительственныхъ и частныхъ, вмѣняется въ обязанность: представлять на утвержденіе Министра общіе планы положенія городовъ, предполагаемыхъ близъ нихъ станцій и подъѣздныхъ къ нимъ дорогъ, съ пояснительными записками и отзывами городскихъ Начальствъ и Думъ, оправдывающими удобство выбора мѣста для построенія станціи.

Безъ предварителнаго утвержденія мѣста расположенія станцій близъ городовъ, Департаменту желѣзныхъ дорогъ не представлять на утвержденіе Министра проектовъ станцій и предполагаемыхъ на оныхъ сооруженій.

1869 г.

Министерское постановленіе № 24.

(18 Января 1869 г.)

О размѣрахъ телеграфныхъ столбовъ.

Вслѣдствіе заявленія Телеграфнаго вѣдомства о недостаточности измѣреній столбовъ на телеграфахъ желѣзныхъ дорогъ, и о встрѣчаемыхъ отъ того неудобствахъ въ проведеніи по нимъ проводовъ Правительственныхъ телеграфовъ, предлагается принять къ исполненію, при составленіи проектовъ на построеніе телеграфовъ, а также при замѣнѣ существующихъ телеграфныхъ столбовъ новыми, чтобы означенные столбы дѣлались изъ лѣса въ длину не менѣе 4 саж., а въ толщину въ верхнемъ отрубѣ не менѣе 4 вершковъ.

Министерское постановленіе № 25.

(18 Января 1869 г.)

Техническія условія постройки товарныхъ вагоновъ и платформъ на желѣзныхъ дорогахъ.

Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ, Правительственныхъ и частныхъ, вмѣняется въ обязанность при составленіи проектовъ и при заказѣ новыхъ товарныхъ вагоновъ и платформъ; а также, по возможности, и при передѣлкѣ существующихъ, имѣть въ виду, чтобы вагоны и платформы удовлетворяли слѣдующимъ условіямъ:

1. Кузовъ крытыхъ товарныхъ вагоновъ долженъ быть внутри длиною не менѣе 21 фута, шириною въ *девять* футъ и высотою не менѣе $7^2/_3$ фута. Длина и ширина платформъ должна быть одинакова съ указанною выше для крытыхъ вагоновъ. Толщина половъ платформъ должна быть не менѣе 2 дюймовъ.

2. Во всѣхъ крытыхъ товарныхъ вагонахъ должны быть устроены по два окна, на каждой изъ длинныхъ сторонъ вагона. Окна эти должны закрываться деревянными дверцами, отворяющимися внутрь и запирающимися изнутри вагона.

3. Платформы съ бортами должны имѣть борты откидные, для возможнаго облегченія нагрузки ихъ, какъ съ боковъ, такъ и съ концовъ платформъ.

Департаменту Желѣзныхъ Дорогъ, Главному Инспектору частныхъ и Инспектору Эксплоатаціи Правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ наблюсти за исполненіемъ сего, и представляемые въ Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ проекты подвижнаго состава, не удовлетворяющіе этимъ условіямъ, возвращать для надлежащей передѣлки.

Министерское постановленіе № 26.

(10 Февраля 1869 г.)

Съ Указомъ Правительствующаго Сената отъ 25 Января 1869 г. за № 4479, съ постановленіями, относящимися до построекъ, складовъ, раскопокъ и разсадокъ вблизи линій желѣзныхъ дорогъ.

Указъ Его Императорскаго Величества, Самодержца Всероссійскаго, изъ Правительствующаго Сената, Господину Министру Путей Сообщенія.

По Указу Его Императорскаго Величества, Правительствующій Сенатъ слушали рапортъ Министра Путей Сообще-

нія, отъ 13 сего Января за № 44-мъ, при коемъ представляетъ въ Правительствующій Сенатъ, для зависящихъ распоряженій, копію съ Высочайше утвержденнаго въ 6-й день Января сего 1869 года, мнѣнія Государственнаго Совѣта слѣдующаго содержанія: Государственный Совѣтъ, въ Соединенныхъ Департаментахъ Законовъ и Государственной Экономіи и въ Общемъ Собраніи, разсмотрѣвъ представленіе Министра Путей Сообщенія по проекту постановленій, относящихся до построекъ, складовъ, раскопокъ и разсадокъ вблизи линій желѣзныхъ дорогъ, и соглашаясь въ существѣ съ заключеніемъ его, Министра, *мнѣніемъ положилъ:* въ отмѣну примѣчанія къ ст. 416 Уст. Стр. (по прод. 1863 года) и въ дополненіе къ ст. 575 Уст. Путей Сообщенія, равно къ ст. 434—441 Т. X. час. 1 Зак. Гр. и соотвѣтствующимъ статьямъ уставовъ судопроизводства, постановить слѣдующія правила о постройкахъ, складахъ, раскопкахъ и разсадкахъ вблизи линіи желѣзныхъ дорогъ: Статья 1. Владѣльцы земель вдоль линій желѣзныхъ дорогъ въ возведеніи строеній на сихъ земляхъ подлежатъ слѣдующимъ ограниченіямъ: а) строенія изъ несгараемыхъ матеріаловъ и съ несгараемыми же крышами не могутъ быть возводимы внѣ городовъ ближе пяти сажень отъ границы отчужденной подъ желѣзную дорогу земли. б) Строенія деревянныя и фахверковыя съ несгараемыми крышами не могутъ быть возводимы внѣ городовъ ближе десяти сажень отъ границы отчужденной подъ желѣзную дорогу земли. в) Строенія всякаго рода, крытыя сгараемыми матеріалами, могутъ быть возводимы повсемѣстно не ближе 20 саженей отъ упомянутой границы. г) Зданія и складочныя мѣста, назначаемыя для веществъ, производящихъ при воспламененіи взрывы, могутъ быть возводимы повсемѣстно не ближе 80 саж. отъ пограничной черты отчужденной подъ дорогу земли. Статья 2. Склады легко возгарающихся веществъ воспрещаются близъ желѣзныхъ дорогъ на разстояніи меньшемъ 10 саж. отъ пограничной черты отчужденной подъ дорогу земли. Это ограниченіе не относится: а) до складовъ сборовъ съ полей и луговъ во время полевыхъ работъ, и б) до веществъ, служащихъ для удобренія земель. Статья 3. На ручьяхъ и протокахъ, изъ которыхъ снабжаются водою станціи желѣзныхъ дорогъ, воспрещается, выше сихъ станцій, задерживать или отводить теченіе таковыхъ ручьевъ и протоковъ, ко вреду желѣзной дороги, а также на разстояніи 2 верстъ, считая вверхъ по теченію отъ мѣста, гдѣ заложенъ станціонный водопріемникъ, пускать, въ означенные ручьи и протоки, остающіеся отъ про-

мышленныхъ производствъ растворы и нечистоты, вредные для паровозовъ желѣзныхъ дорогъ и дѣлающіе воду негодною для употребленія. Статья 4. Производство подкапываній для рудниковъ, копей, водопроводовъ и вообще работъ подъ полосою отчужденной для желѣзной дороги земли допускается не иначе, какъ по соглашенію съ управленіями желѣзныхъ дорогъ и по особымъ для каждаго случая проектамъ, утверждаемымъ Министерствомъ Путей Сообщенія. Статья 5. Разработка открытыхъ копей, песку, глины, торфа, камня и другихъ предметовъ, также рытіе ямъ и углубленій, дозволяется на разстояніи отъ пограничной черты отчужденной подъ дорогу земли не меньшемъ 10 сажень. Статья 6. Разсадка деревьевъ и кустовъ въ тѣхъ случаяхъ, когда отъ сего можетъ быть загражденъ видъ дороги, или могутъ увеличиваться снѣжные наносы, воспрещается на разстояніяхъ, отъ пограничной черты отчужденной подъ дорогу земли, менѣе слѣдующихъ: на прямыхъ частяхъ дороги менѣе 5 саж., а на кривыхъ—менѣе 10 сажень. Статья 7. Всѣ сооруженія, склады, раскопы и разсадки, подходящіе подъ дѣйствіе статей 1—6 и устроенные до изданія сихъ правилъ, или прежде проведенія желѣзной дороги, не могутъ быть ни распространены, ни передѣлываемы; если же они признаны будутъ Министерствомъ Путей Сообщенія грозящими опасностью или приносящими дѣйствительный вредъ для дороги, то уничтожаются или переносятся, но не иначе, какъ на счетъ желѣзной дороги, и съ вознагражденіемъ владѣльцевъ за убытки по взаимному соглашенію съ управленіемъ желѣзной дороги. Статья 8. Если между управленіемъ желѣзной дороги и владѣльцемъ не послѣдуетъ соглашенія, то объ уничтоженіи, или перенесеніи сооруженій, складовъ, раскопокъ и разсадокъ, управленіе желѣзной дороги должно обратиться съ просьбою въ мѣстное, по нахожденію имущества, судебное установленіе, которое опредѣляетъ и размѣръ вознагражденія собственника имущества. *Примѣчаніе.* Суммою иска, въ случаѣ спора между управленіемъ желѣзной дороги и владѣльцемъ подлежащаго уничтоженію или перенесенію имущества о размѣрѣ вознагражденія, признается разность между предложеніемъ управленія и требованіемъ владѣльца. Статья 9. Строеніямъ и заведеніямъ, подлежащимъ дѣйствію статьи 7, составляется опись. Порядокъ составленія и храненія оной опредѣляется Министромъ Путей Сообщенія. Владѣльцы имѣютъ право присутствовать, лично или чрезъ довѣренныхъ, при составленіи описи, предъявлять возраженія или замѣчанія въ протоколѣ и получать выписки изъ про-

токола, до ихъ имѣнія относящіяся. Статья 10. Желающіе впредь возводить зданія или устроить какія-либо изъ означенныхъ въ статьяхъ 1—6 заведеній или работъ вдоль линіи желѣзной дороги, въ опредѣленныхъ статьею 1 раіонахъ, получаютъ на Правительственныхъ дорогахъ отъ нихъ Начальниковъ, а на частныхъ отъ Инспекторовъ свидѣтельства въ томъ, что предполагаемыя ими сооруженія не противны симъ правиламъ. Статья 11. Полиція обязана предупреждать впредь устройство сооруженій или работъ вопреки сихъ правилъ. Въ случаѣ устройства таковыхъ, все произведенное въ противность настоящихъ правилъ подлежитъ уничтоженію или перенесенію. Неисполнившіе сего немедленно, по сдѣланномъ имъ о томъ полиціею или управленіемъ дороги напоминаніи, подлежатъ, на основаніи ст. 66-й уст. о наказ., налагаемыхъ мировыми судьями, взысканію, опредѣленному за нарушеніе строительныхъ правилъ, установленныхъ въ огражденіе личной безопасности, самыя же сооруженія, по приговору суда, переносятся или уничтожаются на счетъ виновныхъ. (Устава Уголовнаго Судопроизводства 1864 года статьи 1,227 и 1235; Устава о наказаніяхъ, налагаемыхъ мировыми судьями ст. 68). *Примѣчаніе.* Въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ не введены судебные уставы 1864 года, существующій порядокъ производства дѣлъ о нарушеніяхъ строительнаго устава примѣняется и къ случаямъ несоблюденія правилъ, относящихся до построекъ и работъ по линіямъ желѣзныхъ дорогъ. На подлинномъ мнѣніи написано: Его Императорское Величество, воспослѣдовавшее мнѣніе въ Общемъ Собраніи Государственнаго Совѣта по проекту постановленій, относящихся до построекъ, складовъ, раскопокъ и разсадокъ вблизи линій желѣзныхъ дорогъ, Высочайше утвердить соизволилъ и повелѣлъ исполнить. Подписалъ: Предсѣдатель Государственнаго Совѣта *КОНСТАНТИНЪ.* 6-го Января 1869 года. Приказали: О таковомъ Высочайше утвержденномъ мнѣніи Государственнаго Совѣта, для свѣдѣнія и должнаго, до кого касаться будетъ, исполненія, увѣдомить Его Императорское Высочество Намѣстника Кавказскаго, Намѣстника въ Царствѣ Польскомъ, Министровъ и Главноуправляющихъ отдѣльными частями, однихъ—указами; а другихъ—чрезъ передачу къ дѣламъ Оберъ-Прокурора 1-го Департамента Правительствующаго Сената копій съ опредѣленія Сената, а равно послать указы: Учредительному въ Царствѣ Польскомъ Комитету, всѣмъ Генералъ-Губернаторамъ, Военнымъ-Губернаторамъ, Губернаторамъ, Войсковому Наказному Атаману

Войска Донскаго, Градоначальникамъ, С.-Петербургскому и Московскому Оберъ-Полиціймейстерамъ, Губернскимъ, Областнымъ и Войсковымъ Правленіямъ и Судебнымъ Палатамъ: С.-Петербургской, Московской, Харьковской и Тифлисской; въ Святѣйшій же Правительствующій Сунодъ, во всѣ Департаменты Правительствующаго Сената и Общія оныхъ Собранія сообщить свѣдѣнія, а въ Департаментъ Министерства Юстиціи — копію съ опредѣленія и припечатать въ установленномъ порядкѣ, для чего въ Контору Сенатской Типографіи дать извѣстіе. Января 25 дня 1869 года.

Министерское постановленіе № 29.

(2 Августа 1869 г.)

О согласованіи при сооруженіи дорогъ отношенія длины склоновъ, превышающихъ 0,005, къ общей длинѣ дороги, съ продольнымъ профилемъ служившимъ основаніемъ утвержденія концессіи.

Инспекторамъ строющихся желѣзныхъ дорогъ вмѣняется въ непремѣнную обязанность наблюдать, чтобы строители оныхъ, при сооруженіи линій, ни въ какомъ случаѣ не увеличивали процентное отношеніе длины склоновъ, превышающихъ 0,005, къ общей длинѣ дороги, противъ утвержденнаго Министерствомъ Путей Сообщенія продольнаго профиля, служившаго основаніемъ утвержденія концессіи.

1870 г.

Министерское постановленіе № 35.

(10 Января 1870 г.)

Овременныхъ деревянныхъ мостахъ подъ желѣзныя дор. *).

Для предупрежденія несчастныхъ случаевъ, могущихъ произойти отъ неудовлетворительнаго построенія временныхъ деревянныхъ мостовъ подъ желѣзныя дороги, проэкты таковыхъ мостовъ должны быть, до приведенія ихъ въ исполненіе, утверждаемы Правительственными Инспекторами работъ.

Министерское постановленіе № 36.

(27 Февраля 1870 г.)

О приспособленіи подвижнаго состава желѣзныхъ дорогъ къ перевозкѣ войскъ.

Учрежденный при Военномъ Министерствѣ по Высочайшему Государя Императора повелѣнію, послѣдовавшему въ 14-й

*) См. циркуляръ 13 Января 1870 г. № 248.

день Мая 1868 года, особый Комитетъ для опредѣленія условій удобнѣйшаго пользованія желѣзными дорогами для перевозокъ всѣхъ родовъ войскъ, составилъ Положенія, изложенныя въ нижеслѣдующемъ журналѣ Комитета отъ 17 Іюня 1869 года, о приспособленіи вагоновъ къ перевозкѣ войскъ, какъ въ мирное, такъ и въ военное время.

По утвержденіи приложенныхъ къ сему журналу чертежей вагоновъ, платформъ и разныхъ приспособленій для той же цѣли, предлагается Управленіямъ всѣхъ желѣзныхъ дорогъ принять оныя въ руководство и къ исполненію, въ дополненіе къ Постановленію бывшаго Министра Путей Сообщенія отъ 18 Января 1869 года № 25.

ЖУРНАЛЪ

комитета по передвиженію войскъ желѣзными дорогами и водою.

17-го Іюня 1869 г.

I. На обсужденіе Комитета представлены были результаты испытанія вагоновъ, приспособленныхъ къ перевозкѣ войскъ, произведеннаго при перемѣщеніи въ настоящемъ 1869 году частей 37 пѣх. дивизій по желѣзнымъ дорогамъ.

Принимая въ соображеніе: 1) что введеніе на желѣзныхъ дорогахъ платформъ и крытыхъ товарныхъ вагоновъ съ внутренними размѣрами для первыхъ не менѣе 21 ф. длины и 9 ф. ширины, а для вторыхъ не менѣе 21 ф. длины, 9 ф. ширины и $7^2/_3$ ф. высоты, и съ допущеніемъ для тормозныхъ вагоновъ нѣсколько меньшей внутренней длины, въ видахъ употребленія рамъ одинаковаго размѣра подъ кузова какъ тормозныхъ, такъ и не тормозныхъ вагоновъ, вполнѣ обезпечиваетъ возможность наиболѣе производительнаго и удобнаго пользованія подвижнымъ составомъ для военныхъ перевозокъ,

и 2) Что при устройствѣ во всѣхъ крытыхъ товарныхъ вагонахъ оконъ по *два* на каждой изъ длинныхъ сторонъ вагона на высотѣ 5 ф. 6 д. отъ пола до нижняго канта оконной рамы и такихъ размѣровъ, чтобы всякое окно имѣло до 2 кв. ф. въ свѣту,— вагоны эти, какъ указалъ опытъ перевозки частей 37 пѣх. дивизіи, въ достаточной степени освѣщены и снабжены вентиляціею,—

Комитетъ *положилъ:* крытые товарные вагоны (съ окнами) и платформы приведенныхъ выше размѣровъ принять за типъ, съ тѣмъ, чтобы и тѣ и другіе устраивались на будущее время по

прилагаемымъ при семъ нормальнымъ чертежамъ. Во избѣжаніе же стѣсненій для коммерческаго движенія допустить:

а) На тѣхъ желѣзныхъ дорогахъ, по которымъ въ значительномъ количествѣ перевозится вѣсскій грузъ, какъ напр. хлѣбъ и металлы, изъ общаго числа крытыхъ товарныхъ вагоновъ, т. е. назначаемыхъ собственно для перевозки товаровъ, устраивать, по усмотрѣнію Министра Путей Сообщенія, нѣкоторую часть, но не болѣе $^2/_3$ такихъ вагоновъ, которымъ, при указанной на чертежахъ ширинѣ и длинѣ, придавалась бы высота, въ видахъ уменьшенія парусности и безполезнаго груза товарныхъ поѣздовъ, въ 7 и даже въ $6^2/_3$ фута.

б) Платформы дѣлать со всѣми откидными бортами только въ такомъ числѣ, которое, какъ указано ниже, должно находиться на желѣзныхъ дорогахъ для военныхъ поѣздовъ въ мирное время. Остальныя же, во избѣжаніе неудобствъ, связанныхъ съ употребленіемъ при коммерческомъ движеніи платформъ со всѣми откидными бортами, устраивать съ двумя откидными бортами (боковыми).

в) При заказѣ крытыхъ товарныхъ вагоновъ заготовлять для нихъ оконныя рамы только на то число вагоновъ, которое, какъ указано ниже, каждая желѣзная дорога должна имѣть постоянно со всѣми приспособленіями для перевозки войскъ въ мирное время и для перевозки раненыхъ въ военное; во всѣхъ же остальныхъ крытыхъ товарныхъ вагонахъ должны быть дѣлаемы, примѣняясь къ нормальнымъ чертежамъ, только оконныя отверстія, которыя, при употребленіи вагоновъ для перевозки товаровъ были бы наглухо запираемы или заколачиваемы съ внутренней стороны вагоновъ, а при перевозкахъ войскъ открываемы и, въ случаѣ надобности, заставляемы стеклянными рамами, какъ изъ числа заготовленныхъ при заказѣ вагоновъ, такъ и устраиваемыми при усиленныхъ передвиженіяхъ войскъ по особымъ о томъ распоряженіямъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, руководствуясь общими условіями быстраго и удобнаго перемѣщенія войскъ желѣзными дорогами и основываясь на произведенномъ въ настоящемъ году, при перевозкѣ частей 37-й пѣх. дивизіи, испытаніи вагоновъ и платформъ, приспособленныхъ для военныхъ перевозокъ, Комитетъ *опредѣлилъ:* при употребленіи крытыхъ товарныхъ вагоновъ и платформъ для такихъ перевозокъ устраивать на будущее время приспособленія согласно слѣдующему:

I. *Въ вагонахъ для перевозки людей.*

а) Скамейки располагать вдоль вагона,—у продольныхъ стѣнъ одиночныя, а въ срединѣ двойныя; при чемъ, для возможнаго единообразія всѣхъ частей скамеекъ, сидѣнье каждой изъ нихъ составлять изъ 3 досокъ одинаковой длины, въ 2 д. толстоты и въ 1½ ф. ширины, такъ, чтобы средняя доска, находящаяся противъ дверей, могла выниматься и вкладываться между остальными двумя крайними досками. Для того же, чтобы скамейки приведеннаго устройства приходились къ возможно большему числу вагоновъ и принявъ въ соображеніе, съ одной стороны, что всѣ вновь заказываемые вагоны будутъ имѣть 21 ф. длины, а съ другой—что большинство вагоновъ, какъ имѣющихся на вновь открытыхъ дорогахъ, такъ и заказанныхъ въ послѣднее время для старыхъ дорогъ, имѣютъ внутреннюю длину до 20 ф. 3 д., доски для скамеекъ дѣлать по 6 ф. 9 д. длины, при которой въ новыхъ вагонахъ будетъ оставаться между поперечными стѣнками ихъ и концами скамеекъ зазоръ по 4, 5 д., а всего 9 д. (нисколько не препятствующій спокойному сидѣнью), а въ старыхъ доски будутъ приходиться совершенно плотно. Подставки для скамеекъ дѣлать устройства, показаннаго на чертежахъ № 7 и № 8, прочныя и съ такимъ широкимъ основаніемъ внизу, чтобы, по возможности, избѣжать прибивки ихъ гвоздями къ полу вагоновъ; точно также дѣлать широкою и верхнія части подставокъ для того, чтобы наложенныя на нихъ доски могли держаться безъ всякаго укрѣпленія. Подъ каждую скамейку потребуется по четыре описанныя подставки, причемъ для среднихъ скамеекъ должны быть дѣлаемы такія же подставки, но двойныя и съ прикрѣпленными къ нимъ, — равно какъ и къ подставкамъ стѣнныхъ скамеекъ, приходящихся у дверей, — стойками, сквозь которыя пропускать однодюймовыя доски для образованія спинокъ въ среднихъ скамейкахъ и противъ дверей, на случай, если бы для усиленія вентиляціи послѣднія были отворяемы. Для того же, чтобы двери отворялись на ѣздѣ не вполнѣ, а только на извѣстное разстояніе, придѣлывать къ нимъ желѣзныя задержки, показанныя на чертежѣ № 9 фиг. 14, препятствующія дверямъ открываться.

б) Для укладки ружей придѣлывать къ потолку вагоновъ грядки съ вырѣзами, какъ показано на чертежѣ № 8, ф. 9 и 10, на такомъ разстояніи одна отъ другой, чтобы ружье, по отмыканіи штыка, вставленное въ круглое отверстіе одной грядки и упер-

шись въ нее верхней гайкой у конца ствола, лежало въ прорѣзѣ другой, касаясь обоймой собачки съ внутренней стороны этой грядки. По укладкѣ ружей, къ нимъ примыкаются штыки.

При перевозкѣ кавалеріи описанныя грядки могутъ служить также для укладки пикъ, для чего и придѣлываются къ грядкамъ желѣзныя скобки, черт. № 8, фиг. 11.

Самое устройство грядокъ должно быть таково, чтобы на каждую пару ихъ укладывалось 20 ружей и 20 пикъ; для чего при заказѣ вагоновъ необходимо требовать, чтобы по два кривые бруска (стропильные) съ каждой стороны вагона были дѣлаемы прочнѣе и размѣщаемы на разстояніи, согласно указанному на черт. № 7, фиг. 1 и 2.

в) При употребленіи для перевозокъ войскъ товарныхъ вагоновъ старой системы — или низкихъ, въ которыхъ устройство оконъ оказалось бы неудобнымъ, каждый изъ такихъ вагоновъ долженъ быть снабженъ двумя прочными деревянными рѣшетками въ ширину дверей и высотою $3^1/_2$ ф., на которыя люди могли бы безопасно облокачиваться въ томъ случаѣ, когда двери для освѣженія воздуха въ вагонахъ будутъ отворяемы.

2) Каждый крытый товарный вагонъ, назначаемый для перевозокъ людей, долженъ быть снабженъ двумя фонарями такого же устройства, какое принято для вагоновъ, приспособленныхъ къ перевозкѣ раненыхъ и указано на чертежѣ № 9, фиг. 15.

II. *Въ вагонахъ для лошадей.*

а) Каждый вагонъ, назначаемый для перевозки лошадей, долженъ быть снабженъ двумя поперечными деревянными перекладинами съ желѣзными кольцами на нихъ, какъ показано на чертежахъ № 10 и № 11, для отдѣленія лошадей одной половины вагона отъ другой. Перекладины эти должны имѣть длину въ 8 ф. 5 д. и такъ приспособлены, чтобы могли приходиться къ вагонамъ и въ 9 ф. и въ 8 ф. 6 д. внутренней ширины.

б) Для ввода лошадей въ вагоны и вывода изъ нихъ устраивать подвижные мостки системы, указанной на чертежахъ № 10 и № 11, а именно: съ отдѣльными прогонами, на которые настилались бы доски, сплоченныя брусками, образующими стремянки. Прогоны дѣлать на $^1/_3$ длины, складные, на шарнирахъ, такъ, чтобы всякій прогонъ могъ укладываться внутри вагона, поперегъ его, и чтобы на сложенныхъ въ вагонѣ прогонахъ могли образовываться настилаемыми на нихъ досками сидѣнья для коноводовъ, черт. № 10, фиг. 1, 2 и 3.

III. *Въ вагонахъ для раненыхъ.*

а) Устраивать указанныя на черт. № 5 и № 6 приспособленія для подвѣшиванія носилокъ, на которыхъ, могли бы помѣщаться раненые. Въ каждомъ вагонѣ должно размѣщаться въ два яруса однихъ широкихъ носилокъ (черт. № 6) по 8, а узкихъ и широкихъ вмѣстѣ по 12, какъ показано на черт. № 5, фиг. 3.

Самое устройство тѣхъ и другихъ носилокъ показано на черт. № 5, фиг. 1, 2, 3 и черт. № 6.

б) Для укрѣпленія поперечинъ, поддерживающихъ носилки, къ стѣнамъ вагона, принять:

1) Каучуковыя кольца, въ которыя, для прочности, должны быть залиты полотняные кружки. Съ каждаго конца поперечины употреблять такихъ колецъ по одному, и въ помощь къ нимъ, для безопасности, подвѣшивать еще кругъ *д* изъ сыромятнаго ремня, гораздо большаго діаметра, такъ, чтобы онъ не препятствовалъ растягиваться каучуковымъ кольцамъ и служилъ поддержкою имъ когда таковыя лопнутъ.

2) Желѣзные крюки, за которые могли бы укрѣпляться упомянутыя выше каучуковыя и сыромятныя кольца; причемъ въ видахъ предохраненія колецъ отъ порчи, крюки эти, въ нижней ихъ части, обертывать тряпьемъ и обматывать кожей, какъ показано на чертежѣ № 6, ф. 9 и 11.

в) Освѣщеніе вагоновъ производить фонарями (съ обыкновенными свѣчами), которые помощью острыхъ щуруповъ могли бы удобно и по произволу прикрѣпляться и къ стѣнкамъ, и къ дверямъ вагоновъ. Устройство фонарей и способъ укрѣпленія ихъ въ вагонахъ указаны на черт. № 9, ф. 15.

г) Для облегченія ухода за ранеными, располагаемыми на носилкахъ верхняго яруса, въ каждомъ вагонѣ должно находиться по два деревянные табурета, черт. № 5, ф. 1 и 2 а.

IV. *Въ платформахъ.*

а) Въ видахъ доставленія возможности къ нагрузкѣ и разгрузкѣ платформъ на пути, устраивать подвижные мостки такой же системы, какая принята для конныхъ вагоновъ, только ширина ихъ должна быть въ 10 ф. и прогоны не должны быть складными. Крючья на концахъ прогоновъ должны быть дѣлаемы такихъ размѣровъ, при которыхъ прогоны могли бы одинаково удобно употребляться при платформахъ и съ откидными бортами и съ неоткидными.

Къ платформамъ съ неоткидными бортами должны быть приспособлены еще дополнительные мостки, черт. № 12, фиг. 2 и 3 (И) и черт. № 13, фиг. 5 и 6.

Во время движенія поѣздовъ части подвижныхъ мостковъ должны укладываться на платформахъ.

б) Для соединенія смежныхъ платформъ поѣзда между собою, съ цѣлью доставленія возможности перевозить орудія и повозки съ одной платформы на другую и уменьшенія неудобствъ употребленія тормозныхъ платформъ, поперечные борты платформъ дѣлать съемными и приспособлять къ образованію изъ нихъ особыхъ мостковъ на брусьяхъ.

Подробности устройства приведенныхъ приспособленій указаны на черт. № 12, ф. 1, 3 и 5, и № 13, ф. 3 и 4.

Независимо отъ описанныхъ выше приспособленій крытыхъ товарныхъ вагоновъ и платформъ, необходимо, чтобы, при употребленіи тѣхъ и другихъ для перевозокъ войскъ, вагоны съ лошадьми и платформы съ передками, зарядными и патронными ящиками снабжаемы были ведрами, по одному на каждый вагонъ и на каждую платформу.

II. **Въ видахъ возможнаго соглашенія военныхъ требованій съ интересами обществъ желѣзныхъ дорогъ и съ условіями коммерческаго движенія на этихъ дорогахъ, на обсужденіе Комитета были предложены слѣдующіе вопросы:**

1. Какія изъ указанныхъ выше приспособленій вагоновъ и платформъ должны быть устраеваемы Обществами при дѣлаемыхъ ими заказахъ на подвижной составъ.

2. Какое количество вагоновъ и платформъ, вполнѣ приспособленныхъ для военныхъ перевозокъ, должно постоянно находиться на желѣзныхъ дорогахъ.

3. Въ какомъ числѣ должны быть содержимы на желѣзныхъ дорогахъ, въ мирное время, тѣ предметы, которые необходимы для приспособленія вагоновъ къ военнымъ перевозкамъ какъ въ мирное, такъ и въ военное время,—и

4. Какія изъ приспособленій вагоновъ и платформъ должны быть относимы на счетъ Военнаго Министерства и какія — на счетъ Общества.

По обсужденіи приведенныхъ четырехъ вопросовъ, Комитетъ пришелъ къ слѣдующимъ заключеніямъ:

I. Въ видахъ наиболѣе производительнаго пользованія подвижнымъ составомъ для военныхъ перевозокъ, необходимо обязать Общества желѣзныхъ дорогъ выполнять при заказахъ слѣдующія условія:

а) Чтобы вновь заказываемые товарные вагоны въ указанной выше пропорціи и платформы имѣли приведенные выше внутреннія размѣры.

б) Чтобы платформы имѣли: всѣ безъ исключенія — боковые борты откидными, а часть ихъ, въ указанной выше пропорціи,— концевые борты съемными.

в) Чтобы всѣ товарные вагоны имѣли окна, или только достаточно приспособленныя для вставки рамъ со стеклами отверстія на долевыхъ сторонахъ, въ свѣту до 2 кв. футовъ.

г) Чтобы желѣзныя полосы, по которымъ катаются двери вагоновъ при запираніи ихъ, были вполнѣ прочны, ибо при перевозкахъ лошадей за эти полосы должны укрѣпляться крюками прогоны подвижныхъ мостковъ.

д) Чтобы платформы съ тормозами, употребленіе которыхъ и для военныхъ перевозокъ и для коммерческаго движенія сопряжено съ неудобствами, изготовлять по возможности въ самомъ ограниченномъ количествѣ, такъ какъ случаи составленія поѣздовъ изъ однѣхъ только платформъ весьма рѣдки,

и е) Чтобы во всѣхъ товарныхъ вагонахъ, для укрѣпленія въ нихъ внутреннихъ приспособленій, необходимыхъ для перевозокъ воинскихъ чиновъ, лошадей и раненыхъ, просверливаемы были въ надлежащихъ мѣстахъ и требуемыхъ нормальными чертежами размѣровъ отверстія, дабы каждый вагонъ могъ быть скоро и безпрепятственно приспособляемъ для соотвѣтствующей перевозки, безъ посредства особыхъ мастеровъ и безъ употребленія инструментовъ.

II. Для постояннаго и безпрепятственнаго удовлетворенія требованій Военнаго Министерства, касающихся перемѣщенія войскъ желѣзными дорогами, обязать общества этихъ дорогъ содержать необходимый для того подвижной составъ, со всѣми приспособленіями, въ слѣдующемъ количествѣ:

а) На дорогахъ длиною до 150 верстъ—одинъ сборный поѣздъ, въ которомъ могла бы перевозиться и пѣхота и кавалерія и артиллерія.

б) На дорогахъ отъ 150—250 вер.—по одному поѣзду для каждаго изъ упомянутыхъ родовъ войскъ, а всего *три*.

в) На дорогахъ отъ 250—500 вер.—по *два* поѣзда для каждаго рода войскъ, а всего *шесть*,

и г) На дорогахъ свыше 500 верстъ—по 3 поѣзда для каждаго рода войскъ, а всего *девять*.

Принимая же во вниманіе, что въ поѣздѣ помѣщается: пѣхоты баталіонъ, кавалеріи эскадронъ или сотня, а артиллеріи дивизіонъ, общее число вагоновъ въ каждомъ поѣздѣ должно составлять:

а) *Для пѣхоты:*

Вагоновъ II класса	1	
Вагоновъ товарныхъ, приспособленныхъ для перевозки нижнихъ чиновъ .	14	
Товарныхъ вагоновъ для лошадей	3	съ однимъ подвижнымъ мостикомъ.
Платформъ	8	съ тремя подвижн. мостками.
Товарныхъ вагоновъ для тяжестей.	4	
	30	

б) *Для кавалеріи:*

Вагоновъ II класса.	1	
Вагоновъ товарн., приспособленныхъ для перевозки нижнихъ чиновъ	4	
Товарныхъ вагоновъ для лошадей	20	съ шестью подв. мост.
Платформъ	3	съ однимъ подв. мост.
Товарныхъ вагоновъ для тяжестей.	2	
	30	

в) *Для артиллеріи:*

Вагоновъ II класса	1	
Вагоновъ товарн., приспособленныхъ для перевозки нижнихъ чиновъ	4	
Товарныхъ вагоновъ для лошадей	8	съ тремя подв. мост.
Платформъ	16	съ пятью подв. мост.
Товарныхъ вагоновъ для тяжестей.	2	
	31	

г) *Сборнаго:*

Вагоновъ II класса.	1	
Вагоновъ товарн., приспособленныхъ для перевозки нижнихъ чиновъ	8	
Товарныхъ вагоновъ для лошадей	10	съ тремя подв. мост.
Платформъ	12	съ четыр. подв. мост.
	31	

Такимъ образомъ, вагоновъ и платформъ должно постоянно находиться на дорогахъ:

а) Длиною до 150 верстъ: . .	Вагоновъ	19
	Платформъ.	12
	Подв. мостковъ	7
б) Длиною отъ 150—250 верстъ:	Вагоновъ.	64
	Платформъ	27
	Подв. мостковъ	19
в) Длиною отъ 250—500 верстъ:	Вагоновъ.	128
	Платформъ	54
	Подв. мостковъ	38
г) Длиною свыше 500 верстъ: .	Вагоновъ	192
	Платформъ	81
	Подв. мостковъ	57

Кромѣ того должно постоянно находиться вагоновъ, приспособленныхъ для перевозки раненыхъ нъ желѣзныхъ дорогахъ:

Въ 150 верстъ длиною	1
Отъ 150—250	3
— 250—500	6
Свыше 500 верстъ	9

III. 1) Всѣ приспособленія на указанное выше количество подвижнаго состава должны постоянно находиться на желѣзныхъ дорогахъ и сохраняться въ пунктахъ, опредѣленныхъ по соглашенію съ Военнымъ Министерствомъ; причемъ, для ускоренія приспособленія вагоновъ, всѣ части одного и того же предмета приспособленія должны быть обозначены одинаковыми буквами и сложены такимъ образомъ, чтобы приспособленія, необходимыя для каждаго вагона, находились вмѣстѣ; при этомъ отдѣльныя мелкія части надлежитъ увязывать проволокою и прикрѣплять ею же къ одной изъ крупныхъ частей соотвѣтствующаго приспособленія.

2) Независимо отъ изложеннаго, въ тѣхъ же складахъ должно постоянно находиться въ связкахъ, по родамъ приспособленій и для каждаго предмета приспособленій, все количество поковокъ, необходимыхъ для приспособленія вагоновъ къ перевозкѣ войскъ въ военное время, въ томъ предположеніи, что всѣ крытые товарные вагоны и платформы могутъ быть потребованы для этой цѣли, безъ различія какой именно родъ войскъ будетъ въ нихъ перевозиться,—съ такимъ расчетомъ, чтобы названныхъ поковокъ имѣлось постоянно: для приспособленныхъ вагоновъ къ перевоккѣ лошадей—на $^1/_3$ часть всѣхъ крытыхъ товарныхъ вагоновъ, а для перевозки пѣхоты и артиллеріи—остальныя $^2/_3$.

Для подвижныхъ же мостковъ поковки должны постоянно храниться на желѣзныхъ дорогахъ въ такомъ количествѣ, чтобы въ военное время можно было устроить названныхъ мостковъ по одному на каждые *три* вагона, приспособленные къ перевозкѣ лошадей, и по одной на каждые 5 платформъ; а для мостковъ, соединяющихъ платформы, въ такомъ числѣ, чтобы на каждыя 5 платформъ можно было устроить по 3 такіе мостка.

3) Ведра и табуреты, по числу вагоновъ для опредѣленнаго выше количества военныхъ поѣздовъ, должны также сохраняться въ складахъ вмѣстѣ со всѣми остальными приспособленіями для вагоновъ.

4) Поковокъ и каучуковыхъ колецъ для приспособленія вагоновъ къ перевозкѣ раненыхъ имѣть постоянно на число вагоновъ, указанное ниже и необходимое для употребленія въ военное время:

на дорогахъ до 150 в. длиною—по 10 вагоновъ.
— отъ 150 — 250 — 25 —
— — 250 — 500 — 50 —
— свыше — 500 — 75 —

Примѣчаніе. На основаніи журнальнаго постановленія Комитета по передвиженію войскъ желѣзными дорогами и водою 15 Февраля 1874 г., вмѣсто каучуковыхъ колецъ должны быть заготовляемы сыромятные ремни.

5) Въ видахъ содержанія исчисленныхъ предметовъ приспособленій въ постоянной исправности и въ настоящемъ количествѣ, предметы эти въ теченіе года осматриваются офицерами завѣдывающими перевиженіями войскъ, совмѣстно съ Инспекторами отъ правительства на желѣзныхъ дорогахъ.

6) Съ приведеніемъ арміи на военное положеніе, всѣ приспособленія, въ томъ количествѣ, на которыя содержатся поковки въ мирное время, должны быть устроены и придѣланы къ вагонамъ, по первому требованію Военнаго Министерства, въ кратчайшій срокъ и, по возможности, не позже шести недѣль со времени заявленія о томъ.

IV. Обсудивъ за тѣмъ вопросъ: на чей счетъ должны быть заготовляемы предметы, необходимые для приспобленія вагоновъ къ военнымъ перевозкамъ, а равно и самое приспособленіе вагоновъ, и, принявъ во вниманіе: во 1-хъ) что, согласно § 34 Высочайше утвержденнаго въ 13 день Декабря 1862 года Положенія о перевозкѣ войскъ желѣзными дорогами, а нынѣ при употребленіи для такихъ перевозокъ товарныхъ вагоновъ, управленіями желѣзныхъ дорогъ устраиваются временныя и не вполнѣ удовлетворительныя приспособленія, которыя, по окончаніи превозокъ, часто уничтожаются,—и

2) Что съ установленіемъ для этихъ приспособленій опредѣленной прочной конструкціи и надлежащаго порядка для ихъ храненія, общества желѣзныхъ дорогъ избѣгнутъ излишнихъ и непроизводительныхъ затратъ,—

Комитетъ *опредѣлилъ:*

1. На счетъ обществъ желѣзныхъ дорогъ относить слѣдующіе расходы:

а) По устройству подвижныхъ мостковъ къ вагонамъ и платформамъ и по устройству мостковъ, соединяющихъ въ поѣздѣ сосѣднія платформы.

б) По заготовленію предметовъ, необходимыхъ для внутренняго приспособленія вагоновъ, а именно: всѣхъ желѣзныхъ частей; всѣхъ приспособленій къ помѣщенію въ вагонахъ воинскихъ чиновъ, исключая грядокъ для оружія; всѣхъ же приспособленій для вагоновъ, назначенныхъ къ перевозкѣ лошадей, и всѣхъ предметовъ для лазаретныхъ вагоновъ, исключая носилокъ, каучуковыхъ колецъ и ремней,—и

в) По самому приспособленію вагоновъ.

2. Изъ суммъ же Военнаго Министерства покрывать слѣдующіе расходы:

а) По заготовленію носилокъ, каучуковыхъ колецъ, ремней и грядокъ для оружія,—и

б) По заготовленію ведеръ для лазаретныхъ и конныхъ вагоновъ и для платформъ. Самое же заготовленіе поименованныхъ предметовъ производить распоряженіемъ управленій желѣзныхъ дорогъ.

V. Вмѣстѣ съ вышеизложеннымъ, Комитетъ *опредѣлилъ:* настоящій журналъ и нормальные чертежи подвижнаго состава препроводить въ Министерство Путей Сообщенія, для утвержденія этихъ чертежей и объявленія содержанія настоящаго журнала управленіямъ всѣхъ желѣзныхъ дорогъ особымъ постановленіемъ Министерства Путей Сообщенія, для свѣдѣнія и исполненія.

Министерское постановленіе № 37.

(28 Февраля 1870 г.)

Объ отопленіи зимою пассажирскихъ вагоновъ всѣхъ классовъ.

Признано необходимымъ, чтобы для удобства пассажировъ на всѣхъ Русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, пассажирскіе вагоны *всѣхъ классовъ* были зимою отапливаемы почему, предлагается Правленіямъ всѣхъ

частныхъ желѣзныхъ дорогъ, на которыхъ еще не введено отопленіе пассажирскихъ вагоновъ всѣхъ классовъ, ввести таковое къ 1-му ноября 1871 года, такъ чтобы къ 1 ноября сего 1870 года было приспособлено къ отопленію не менѣе половины всего числа пассажирскихъ вагоновъ, имѣющихся на дорогѣ.

Система отопленія вагоновъ предоставляется усмотрѣнію Управленій желѣзныхъ дорогъ.

Наблюденіе за исполненіемъ сего Постановленія возлагается на Главнаго Инспектора частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Департаменту Желѣзныхъ Дорогъ предлагается сдѣлать надлежащія распоряженія, ко введенію въ тоже время отопленія всѣхъ пассажирскихъ вагоновъ на Правительственныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Министерское постановленіе № 38.

(2 Мая 1870 г.).

О перевозкѣ по уменьшенному тарифу Гардемариновъ флота и Кондукторовъ.

Въ § 2 Высочайше утвержденнаго 31-го Декабря 1862 года положенія, о перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ войскъ, указаны чины Военнаго и Морскаго вѣдомствъ, пользующихся правомъ проѣзда по симъ дорогамъ по уменьшенному тарифу.

Г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ увѣдомилъ о послѣдовавшихъ 17 Марта и 7 Іюля 1869 года Высочайшихъ повелѣніяхъ, коими Гардемаринамъ и Кондукторамъ предоставлены личныя семейныя и служебныя права и преимущества по сравненію съ военно-морскими Офицерскими чинами.

На основаніи сихъ Высочайшихъ повелѣній Гардемарины флота и Кондукторы Корпусовъ: Корабельныхъ Инженеровъ, Инженеръ-Механиковъ, флотскихъ Штурмановъ и Морской Артиллеріи, при отправленіи ихъ по надобностямъ службы по желѣзнымъ дорогамъ, пользуются правомъ проѣзда по симъ дорогамъ, по уменьшенному тарифу, въ вагонахъ II класса.

Министерское постановленіе № 39.

(15 Іюня 1870 г.)

Слѣдующее за симъ Высочайше утвержденное въ 15 день Февраля сего года Положеніе о военныхъ желѣзно-дорожныхъ командахъ предложено, для руководства и исполненія на желѣзныхъ дорогахъ.

Положеніе о военныхъ желѣзно-дорожныхъ командахъ (Высочайше утверждено 15 Февраля 1870 г).

ОТДѢЛЕНІЕ I.

Цѣль учрежденія, составъ и формированіе командъ.

Ст. 1. Военныя желѣзно-дорожныя команды учреждаются въ мирное время для приготовленія способныхъ нижнихъ чиновъ къ сформированію изъ нихъ и пополненію ими въ военное время военно-дорожныхъ командъ, въ составѣ арміи находящихся.

2. Нижніе чины, собранные для обученія желѣзно-дорожному дѣлу на одной какой-либо желѣзной дорогѣ, составляютъ военную желѣзнодорожную команду. Не имѣя штата, команды содержатся по особымъ росписаніямъ, ежегодно составляемымъ, учрежденнымъ при Главномъ Штабѣ, Комитетомъ по передвиженію войскъ желѣзными дорогами и водою и утверждаемымъ Военнымъ Министромъ. При чемъ общее число нижнихъ чиновъ, во всѣхъ военныхъ желѣзно-дорожныхъ командахъ, не должно превышать 1,000 человѣкъ.

Примѣчаніе. Военныя желѣзно-дорожныя команды именуются по названіямъ дорогъ, при которыхъ онѣ сформированы.

3. Нижніе чины каждой желѣзно-дорожной команды числятся въ составѣ сборныхъ командъ, состоящихъ при губернскихъ баталіонахъ губерній, лежащихъ по линіи желѣзной дороги, и подчиняются Губернскимъ Воинскимъ Начальникамъ, на общемъ основаніи со всѣми подчиненными имъ войсками, во всѣхъ отношеніяхъ, кромѣ наблюденія за обученіемъ нижнихъ чиновъ желѣзно-дорожному дѣлу и желѣзно-дорожной службѣ, которое вполнѣ возлагается на офицеровъ, завѣдывающихъ передвиженіями войскъ по желѣзнымъ дорогамъ, по указаніямъ Главнаго Штаба.

Примѣчаніе. Опредѣленіе, какому Губернскому Воинскому начальнику подчиняется каждая команда, лежитъ на обязанности Главнаго Штаба.

4. Губернскій Воинскій Начальникъ осматриваетъ команду лично, разъ въ годъ; для чего нижніе чины, по предварительному соглашенію офицеровъ, завѣдывающихъ передвиженіями войскъ, съ управленіями желѣзныхъ дорогъ, собираются партіями въ пунктахъ, ближайшихъ къ мѣстамъ постояннаго ихъ расположенія и съ такимъ разсчетомъ во времени, чтобы люди не были отвлекаемы отъ занятій долѣе, какъ на двое сутокъ.

5. Офицеры, завѣдывающіе передвиженіями войскъ по желѣзнымъ дорогамъ и наблюдающіе за обученіемъ нижнихъ чиновъ желѣзно-дорожному дѣлу, по исполненію этой обязанности, поль-

зуются, въ отношеніи наложенія на нижнихъ чиновъ дисциплинарныхъ взысканій, правами командира неотдѣльнаго баталіона; при чемъ люди, для содержанія подъ арестомъ, передаются въ части войскъ, ближайшія къ мѣстамъ постояннаго ихъ квартированія. О случаяхъ же, превышающихъ предоставленную названнымъ офицерамъ власть, они представляютъ на усмотрѣніе Губернскихъ Воинскихъ Начальниковъ, для распоряженій на основаніи законовъ.

6. Военныя желѣзно-дорожныя команды формируются и ежегодно комплектуются строевыми и нестроевыми унтеръ—офицерами и рядовыми всѣхъ войскъ съ такимъ разсчетомъ, чтобы $^1/_4$ часть людей была назначаема въ составъ ихъ изъ саперныхъ баталіоновъ, съ прибавленіемъ нѣсколькихъ человѣкъ изъ Гальванической учебной роты.

7. Нижніе чины, съ поступленіемъ въ военныя желѣзно-дорожныя команды, исключаются изъ списковъ частей войскъ, отъ которыхъ назначены, и зачисляются по довольствію въ сборныя команды при губернскихъ баталіонахъ (ст. 3).

8. Губернскіе Воинскіе Начальники, а также офицеры Генеральнаго Штаба, завѣдывающіе передвиженіями войскъ по желѣзнымъ дорогамъ, представляютъ срочную отчетность въ Главный Штабъ: первые ежемѣсячно, установленнымъ порядкомъ, по сокращенной формѣ, а послѣдніе—по формамъ и въ сроки, опредѣляемые Главнымъ Штабомъ.

9. Желѣзно-дорожныя команды комплектуются разъ въ годъ въ Августѣ мѣсяцѣ, обыкновенная же убыль въ командахъ пополняется въ теченіе года по сношенію Губернскихъ Воинскихъ Начальниковъ съ Главнымъ Штабомъ. Общее число нижнихъ чиновъ, подлежащихъ ежегодному переводу изъ войскъ въ военныя желѣзно-дорожныя команды, опредѣляется Комитетомъ по передвиженію войскъ желѣзными дорогами и водою. При чемъ симъ же Комитетомъ составляется росписаніе, въ которомъ опредѣляется: сколько именно на каждую изъ линій желѣзныхъ дорогъ должно быть назначено нижнихъ чиновъ, а также какимъ спеціальностямъ желѣзно-дорожнаго дѣла желательно обучить нижнихъ чиновъ.

10. По утвержденіи Военнымъ Министромъ росписаній, упомянутыхъ въ предъидущей статьѣ, Главный Штабъ составляетъ соображеніе о томъ, сколько отъ войскъ каждаго Военнаго Округа должно быть назначено нижнихъ чиновъ въ желѣзно-дорожныя ко-

манды каждой изъ желѣзныхъ дорогъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ Главнымъ же Штабомъ дѣлается распоряженіе о высылкѣ людей къ мѣстамъ назначенія, съ опредѣленіемъ сроковъ, въ которые командированные изъ войскъ нижніе чины должны прибывать въ команды.

11. Дальнѣйшія распоряженія по назначенію нижнихъ чиновъ въ желѣзно-дорожныя команды, въ каждомъ Округѣ, дѣлаются Военно-Окружнымъ Штабомъ, который, составляя росписаніе: изъ какихъ частей войскъ, сколько именно нижнихъ чиновъ и въ какую команду должны быть высланы, наблюдаетъ, чтобы подлежащее командированію число нижнихъ чиновъ было распредѣляемо, по возможности, равномѣрно между частями войскъ.

Примѣчаніе. Составленныя, на основаніи сей статьи, росписанія отсылаются Окружнымъ штабомъ подлежащимъ Губернскимъ Воинскимъ Начальникамъ и представляются Главному Штабу для свѣдѣнія.

12. Выборъ людей въ команды возлагается на командировъ отдѣльныхъ частей войскъ, подъ личною ихъ отвѣтственностію.

13. Въ военныя желѣзно-дорожныя команды выбираются нижніе чины, прослужившіе не менѣе шести лѣтъ, здоровые, по возможности крѣпкаго сложенія, способные, несостоящіе въ разрядѣ штрафованныхъ, благонадежнаго поведенія, преимущественно знающіе мастерства: плотничное, кузнечное или слесарное, а изъ незнающихъ эти мастерства—только грамотные; равно какъ служившіе на желѣзныхъ дорогахъ до поступленія въ рекруты.

14. Предназначенные къ переводу въ военныя желѣзно-дорожныя команды люди отправляются, установленнымъ для препровожденія нижнихъ чиновъ порядкомъ, со всѣми письменными о нихъ свѣдѣніями, въ распоряженіе тѣхъ Губернскихъ Воинскихъ Начальниковъ, въ вѣдѣніи которыхъ будутъ состоять.

15. Нижніе чины, командируемые въ составъ желѣзно-дорожныхъ командъ, по прибытіи въ назначенные губернскіе города и по поступленіи въ распоряженіе Губернскихъ Воинскихъ Начальниковъ, препровождаются послѣдними въ подлежащія управленія желѣзныхъ дорогъ, гдѣ принимаются офицерами, завѣдывающими передвиженіями войскъ, совмѣстно съ управляющими дорогами, для распредѣленія по должностямъ и размѣщенія по участкамъ и станціямъ дорогъ, согласно изложенному ниже въ ст. 18, 19 и 20.

16. Нижніе чины, оказавшіеся не соотвѣтствующими своему назначенію, дурнаго поведенія, или неправильно выбранные въ команды, удаляются изъ нихъ во всякое время и возвращаются въ тѣ части войскъ, изъ которыхъ были назначены. Съ чинами

же, подлежащими выпискѣ въ неспособные по болѣзнямъ, поступаютъ по правиламъ Положенія о неспособныхъ нижнихъ воинскихъ чинахъ.

ОТДѢЛЕНІЕ II.

Обученіе нижнихъ чиновъ командъ.

17. Нижніе чины военныхъ желѣзно-дорожныхъ командъ обучаются:

а) мастерствамъ, составляющимъ спеціальность желѣзно-дорожнаго дѣла,—и

б) исполненію обязанностей разнаго рода должностей, по всѣмъ отраслямъ желѣзно-дорожной службы.

18. Для обученія разнымъ мастерствамъ и спеціальностямъ желѣзно-дорожнаго дѣла и желѣзно-дорожной службы, нижніе чины командъ распредѣляются на каждой линіи желѣзныхъ дорогъ, распоряженіемъ управляющихъ послѣдними, сообразно съ росписаніемъ, составляемымъ на основаніи ст. 9-й. При чемъ управляющіе дорогами обращаютъ вниманіе на то: *а)* чтобы люди, знающіе мастерства, назначились для обученія такимъ спеціальностямъ, при усвоеніи которыхъ они могли бы съ пользою приложить свои знанія; и *б)* чтобы каждый нижній чинъ, во время состоянія въ желѣзно-дорожной командѣ, могъ изучить, по крайней мѣрѣ, двѣ какія-либо спеціальности желѣзно-дорожнаго дѣла, или желѣзно-дорожной службы.

19. Размѣщеніе нижнихъ чиновъ по участкамъ и станціямъ каждой линіи, для обученія и для отправленія желѣзно-дорожной службы, дѣлается также распоряженіемъ управляющихъ дорогами.

20. О распредѣленіи нижнихъ чиновъ по должностямъ и о размѣщеніи ихъ по участкамъ и станціямъ желѣзныхъ дорогъ, управляющіе послѣдними сообщаютъ подлежащимъ офицерамъ, завѣдывающимъ передвиженіями войскъ, на обязанность коихъ возлагается наблюденіе, чтобы чины подчиненныхъ имъ желѣзно-дорожныхъ командъ обучались тѣмъ именно спеціальностямъ, которыя будутъ указаны въ росписаніяхъ, составляемыхъ, на основаніи ст. 9-й Положенія, Комитетомъ по передвиженію войскъ желѣзными дорогами и водою.

21. Нижніе чины военныхъ желѣзно-дорожныхъ командъ, на все время обученія желѣзно-дорожной службѣ, включаются въ составъ служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ; при чемъ до назначенія въ тѣ должности, которыя будутъ опредѣляемы росписаніемъ, составля-

емымъ, на основаніи ст. 9-й, нижніе чины зачисляются въ ремотные рабочіе, или поступаютъ на низшія должности въ мастерскихъ.

22. Перемѣщеніе нижнихъ чиновъ, находящихся на каждой желѣзной дорогѣ, съ однѣхъ должностей на другія дѣлается распоряженіемъ управляющихъ дорогами, съ соблюденіемъ условій, исчисленныхъ выше въ ст. 18. за исполненіемъ чего наблюдаютъ офицеры, завѣдывающіе передвиженіями войскъ.

23. Въ случаѣ надобности, нижніе чины, по требованію военнаго начальства, освобождаются отъ возложенныхъ на нихъ обязанностей управленіями дорогъ, во всякое время и безпрепятственно; при чемъ названныя управленія должны быть предваряемы о всякомъ сборѣ желѣзно-дорожныхъ командъ, равно какъ и объ увольненіи нижнихъ чиновъ этихъ командъ въ отпуски и отставку, за два мѣсяца до сроковъ, назначаемыхъ для сборовъ или увольненія нижнихъ чиновъ.

24. Въ отношеніи исполненія желѣзно-дорожной службы и производства работъ, какъ въ мастерскихъ, такъ равно по ремонтированію пути и путевыхъ сооруженій, нижніе чины командъ подчиняются непосредственному вѣдѣнію управленій желѣзныхъ дорогъ, на общемъ основаніи для всѣхъ служащихъ на этихъ дорогахъ и, за неудовлетворительное исполненіе возложенныхъ на нихъ обязанностей, подвергаются денежнымъ штрафамъ изъ заработной платы, налагаемымъ названными управленіями, или исключаются изъ состава служащихъ на дорогѣ, распоряженіемъ тѣхъ же управленій, съ извѣщеніемъ, въ обоихъ случаяхъ, офицеровъ, завѣдывающихъ передвиженіями войскъ. Отвѣтственность же за тѣ несчастные случаи при движеніи на дорогѣ, причиною которыхъ окажется, по изслѣдованію, неисполненіе нижними чинами обязанностей желѣзно-дорожной службы, опредѣляется симъ чинамъ, согласно установленнымъ на этотъ предметъ по управленію желѣзными дорогами, общимъ правиламъ и положеніямъ.

ОТДѢЛЕНІЕ III.

Довольствіе нижнихъ чиновъ командъ.

25. Нижніе чины военныхъ желѣзно-дорожныхъ командъ получаютъ отъ казны обмундированіе, снаряженіе и годовыя вещи, по утвержденному описанію, а жалованье производится: *а)* унтеръ-офицерамъ и рядовымъ, назначаемымъ изъ гвардіи, въ размѣрѣ, для сихъ войскъ опредѣленномъ, при чемъ унтеръ-офицеры пользуются окладами младшихъ унтеръ-офицеровъ; *б)* всѣмъ осталь-

нымъ унтеръ-офицерамъ и рядовымъ, въ размѣрѣ, опредѣленномъ для младшихъ унтеръ-офицеровъ и рядовыхъ 3-го класса саперныхъ баталіоновъ; взамѣнъ же провіанта и приварочныхъ денегъ отпускаются имъ, въ случаяхъ, опредѣленныхъ ниже въ ст. 27, кормовыя деньги по 9 коп. въ день на каждаго человѣка.

Заболѣвающіе нижніе чины доставляются на излеченіе въ ближайшія лечебныя заведенія управленіями желѣзныхъ дорогъ, но леченіе ихъ принимается на счетъ казны.

26. Сверхъ вышеуказаннаго казеннаго довольствія, нижніе чины командъ получаютъ отъ управленій желѣзныхъ дорогъ все то довольствіе, (денежное, квартирное и вещевое) которое полагается служащимъ на каждой дорогѣ по должностямъ, занятіямъ и качеству работъ. Въ томъ же случаѣ, когда нижнимъ чинамъ будетъ слѣдовать, наравнѣ съ прочими служащими на дорогѣ, одно денежное вознагражденіе за отправленіе желѣзно-дорожной службы, чины эти пріобрѣтаютъ рабочую служебную и теплую одежду, а равно нанимаютъ квартиры, на счетъ названнаго вознагражденія.— Обязанность наблюдать за тѣмъ, чтобы нижніе чины, при отправленіи службы, имѣли постоянно исправную, а въ холодное время и теплую одежду, возлагается на офицеровъ, завѣдывающихъ передвиженіями войскъ по желѣзнымъ дорогамъ.

27. Съ назначеніемъ нижнихъ чиновъ желѣзно-дорожныхъ командъ на такія должности, съ которыми соединена заработная плата отъ управленій желѣзныхъ дорогъ, превышающая годовой размѣръ кормовыхъ денегъ, т. е. 32 руб. 85 коп., не считая однако въ этой платѣ, какъ стоимости квартиръ, такъ и стоимости рабочей и теплой одежды, если деньги на наемъ квартиръ и на пріобрѣтеніе одежды будутъ заключаться въ заработной платѣ, производство кормоваго довольствія отъ казны прекращается.

28. Нижнимъ чинамъ военныхъ желѣзно-дорожныхъ командъ присвоивается форма обмундированія и снаряженіе по особому описанію. Во время исполненія обязанностей желѣзно-дорожной службы, имъ дозволяется носить и не военную форму, но, во всякомъ случаѣ, нижніе чины должны непремѣнно имѣть на одеждѣ плечевые погоны, по формѣ обмундированія имъ присвоенной.

29. Нижніе чины командъ снабжаются тесаками по распоряженію Главнаго Артиллерійскаго Управленія; снабженіе же ихъ мундирными и годовыми вещами, а также предметы снаряженія, какъ при назначеніи изъ войскъ въ команды, такъ и во время нахожденія въ этихъ послѣднихъ, производится Интендантствомъ.

30. Все казенное довольствіе на нижнихъ чиновъ требуется въ установленномъ порядкѣ Губернскими Воинскими Начальниками; довольствіе же, слѣдуемое отъ управленій желѣзныхъ дорогъ, отпускается нижнимъ чинамъ въ тѣ сроки и въ томъ порядкѣ, которые установлены на каждой желѣзной дорогѣ для выдачи довольствія служащимъ на ней.

31. Постройка предметовъ обмундированія нижнихъ чиновъ военныхъ желѣзно-дорожныхъ командъ производится въ мастерскихъ Губернскихъ баталіоновъ, по распоряженію Губернскихъ Воинскихъ Начальниковъ. Предметы обмундированія и годовыя вещи выдаются нижнимъ чинамъ въ мѣстахъ расположенія названныхъ баталіоновъ, куда люди, какъ для этой цѣли, такъ и для пригонки одежды, вызываются одинъ разъ въ годъ поодиночкѣ, или партіями, не свыше 5-ти человѣкъ и не иначе, какъ чрезъ посредство офицера, завѣдывающаго передвиженіями войскъ, и по предварительному сношенію его о томъ съ управленіемъ дороги; жалованье же и кормовыя деньги высылаются: первое по третямъ, а вторыя впередъ за каждый мѣсяцъ, въ управленія желѣзныхъ дорогъ, для раздачи нижнимъ чинамъ, одновременно съ выдачею заработной платы, по спискамъ, препровождаемымъ въ эти управленія, изъ управленій Губернскихъ Воинскихъ Начальниковъ.

32. Вся отчетность по казенному довольствію нижнихъ чиновъ военныхъ желѣзно-дорожныхъ командъ и переписка по завѣдыванію ими сосредоточивается въ управленіяхъ тѣхъ Губернскихъ Воинскихъ Начальниковъ, коимъ нижніе чины командъ подчинены.

Сіи послѣдніе не ведутъ никакой переписки съ управленіями желѣзныхъ дорогъ и всѣ сношенія и распоряженія, касающіяся нижнихъ чиновъ названныхъ командъ, дѣлаютъ не иначе, какъ чрезъ посредство офицеровъ, завѣдывающихъ передвиженіями войскъ.

ОТДѢЛЕНІЕ IV.

Порядокъ увольненія нижнихъ чиновъ командъ и призыва ихъ на службу.

33. Нижніе чины военныхъ желѣзно-дорожныхъ командъ увольняются въ безсрочный отпускъ на общемъ основаніи; во временной же отпускъ—по основательномъ изученіи двухъ отраслей желѣзно-дорожной службы и по надлежащемъ въ томъ удостовѣреніи со стороны офицеровъ, завѣдывающихъ передвиженіями войскъ по желѣзнымъ дорогамъ и управленій сихъ дорогъ, но не позже двухъ лѣтъ со времени поступленія въ команду.

Кратковременнымъ отпускомъ нижніе чины пользуются, по усмотрѣнію названныхъ офицеровъ, только въ случаяхъ крайней необходимости въ общіе сроки, ежегодно опредѣляемые для такихъ отпусковъ особымъ распоряженіемъ по войскамъ, неболѣе какъ на 1 мѣсяцъ и не иначе, какъ съ согласія управленій желѣзныхъ дорогъ.

34. Увольненіе нижнихъ чиновъ командъ въ безсрочный, временный и кратковременный отпуски, согласно предъидущей статьѣ, производится распоряженіемъ Губернскихъ Воинскихъ Начальниковъ.

Примѣчаніе. Въ послужныхъ спискахъ и на отпускныхъ билетахъ уволенныхъ въ отпуски нижнихъ чиновъ должно быть, въ соотвѣтствующихъ мѣстахъ, непремѣнно обозначено, какую, или какія именно отрасли желѣзно-дорожной службы знаетъ каждый нижній чинъ.

35. Нижнимъ чинамъ, уволеннымъ въ безсрочный и временный отпуски изъ военныхъ желѣзно-дорожныхъ командъ, ведется особая отчетность въ управленіяхъ Губернскихъ Воинскихъ Начальниковъ тѣхъ губерній, въ которыхъ проживаютъ названные чины, а также въ Главномъ Штабѣ.—Числительность уволенныхъ въ отпускъ чиновъ желѣзно-дорожныхъ командъ должна быть отдѣльно показываема упомянутыми Губернскими Воинскими Начальниками въ срочной отчетности, представляемой ими ежемѣсячно въ Главный Штабъ.

36. Нижніе чины военныхъ желѣзно дорожныхъ командъ, по увольненіи въ безсрочный и временный отпуски, призываются на службу не иначе, какъ по особому распоряженію.

37. Въ случаѣ приведенія войскъ на военное положеніе, нижніе чины, приготовленные въ военныхъ желѣзно-дорожныхъ командахъ для желѣзно-дорожной службы, какъ находящіеся въ отпускахъ, такъ и состоящіе на дѣйствительной службѣ въ командахъ, собираются въ назначаемые для того пункты, въ опредѣляемомъ Главнымъ Штабомъ числѣ и распредѣляются имъ сообразно обстоятельствамъ, по различнымъ арміямъ. По прибытіи же къ арміямъ, нижніе чины эти, по распоряженіямъ Инспекторовъ военныхъ сообщеній, поступаютъ на сформированіе военно-дорожныхъ командъ, согласно Положенію о сихъ командахъ, приложенному къ ст. 300 кн. IV Св. Военныхъ Постановленій, изд. 1869 года.

ОПИСАНІЕ

формы обмундированія нижнихъ чиновъ желѣзно-дорожныхъ командъ.

Обмундированіе.

Шапка. Чернаго сукна. Выпушки по околышку и верхнему краю зеленыя, петля подъ кокарду у унтеръ-офице-

ровъ трехцвѣтная, а рядовыхъ желтая; подбородный ремень изъ черной кожи; пуговицы оловянныя, герба и султана не полагается.

Шаравары. Темнозеленыя съ зеленою выпушкою.

Мундиръ. Темнозеленаго сукна, застегивается на 6-ть пуговицъ; воротникъ (закругленный) и обшлага черные, выпушки по верхнему и нижнему краямъ воротника, по обшлагамъ, борту и карманнымъ клапанамъ зеленыя; плечевые погоны черные съ зеленою выпушкою. Высѣчка изъ желтаго сукна Ж. Д. Пуговицы оловянныя, гладкія.

Шинель. Сѣраго сукна, по воротнику зеленая выпушка. Клапаны изъ чернаго сукна съ зеленою выпушкою. Пуговицы и плечевые погоны, какъ на мундирѣ.

Снаряженіе.

Тесакъ.

Поясный ремень, юфтовый съ лопастью.

Бляха къ поясному ремню желѣзно-вороненая

Ранецъ телячій.

Къ ранцу:

Ремни плечевые, нагрудный и боковые юфтовые.

Крючки съ кольцами желѣзные.

Пряжка желѣзно-вороненая.

Подхваты желѣзно-вороненные.

Котелокъ желѣзный.

Годовыя вещи и аммуничныя деньги одинаково съ нижними чинами саперныхъ баталіоновъ.

Министерское постановленіе.

(3 Іюля 1870 г.).

Техническія условія, ниже сего изложенныя и всѣ измѣненія, которыя будутъ въ нихъ введены съ утвержденія Министра Путей Сообщенія, обязательны при постройкѣ узкоколейныхъ желѣзныхъ дорогъ. Отступленія могутъ быть допущены только по особо уважительнымъ причинамъ, съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія.

Временныя правила и техническія условія для построенія узкоколейныхъ желѣзныхъ дорогъ.

А. Поперечный профиль земляного полотна и полоса отчужденія.

§ 1. Земляное полотно и всѣ искуственныя сооруженія могутъ быть устроены подъ одинъ путь.

§ 2. Ширина пути, считая между внутренними гранями рельсовъ, должна быть 0,5 саж.(3 ф. 6 д.).

§ 3. Ширина земляного полотна для одного пути должна быть не менѣе 2 саж. (14 ф.). При двухъ или болѣе путяхъ, разстояніе между внутреннею гранью крайняго рельса верхнимъ ребромъ земляного полотна должно быть но менѣе 0,75 саж. (5 ф. 3 д.).

§ 4. Ширина междопутья, считая между внутренними гранями крайнихъ рельсовъ двухъ путей, должна быть не менѣе 0,86 саж. (6 ф.) на станціяхъ это разстояніе должно быть не менѣе 1,36 саж. (9 ф. 6 д.).

§ 5. Въ выемкахъ глубиною менѣе 1 саж., при откосахъ болѣе крутыхъ, чѣмъ шесть основаній на одну высоту, земляное полотно должно быть устроено на два пути, т. е. должно имѣть въ ширину 3,36 саж. (23 ф. 6 д.), при откосахъ же въ шесть основаній на одну высоту и свыше, земляное полотно можетъ быть устроено и на одинъ путь (черт. 14).

§ 6. Вдоль насыпей должны быть устроены канавы, вездѣ гдѣ онѣ необходимы для отведенія мѣстныхъ водъ, въ выемкахъ канавы должны быть устроены съ обѣихъ сторонъ полотна. Всѣ канавы должны имѣть по дну не менѣе 0,2 саж. (1 ф. $4^3/_4$ д.) ширины, и продольные склоны должны быть не менѣе 0,001. Въ размываемыхъ грунтахъ, при склонахъ свыше 0,005, дно и откосы канавъ должны быть надлежащимъ образомъ укрѣплены (черт. 15).

§ 7. Отчужденіе земли подъ дорогу должно быть сдѣлано для двухъ путей, при чемъ съ каждой стороны земляного полотна должна быть отчуждена полоса не менѣе одной сажени отъ крайней точки профиля, проектированнаго на два пути. Въ выемкахъ, ширина полосы отчужденія должна быть не менѣе 20 саж. Право отчужденія распространяется на полосу шириною не свыше 50 саж. Въ случаѣ необходимости отчужденія болѣе широкой полосы, таковое можетъ быть произведено не иначе, какъ съ разрѣшенія Министерства Путей Сообщенія.

Б. Планъ и продольный профиль дороги.

§ 8. На главномъ пути не должно быть кривыхъ частей, описанныхъ радіусомъ менѣе 100 сажень.

§ 9. Продольные склоны дороги не должны превышать 0,0125. Непрерывные склоны отъ 0,01 до 0,0125 не допускаются на длинѣ свыше 4 верстъ, а отъ 0,008 до 0,010 на длинѣ свыше 8 верстъ. На склонахъ свыше 0,008 не допускаются кривыя описанныя ра-

діусомъ менѣе 125 саж., а на склонахъ свыше 0,010 радіусомъ менѣе 150 саж.

§ 10. Если два продольныхъ склона направлены въ противныя стороны и оба круче 0,002, то между ними долженъ быть оставленъ участокъ не менѣе 50 саженъ длины, и по которымъ склонъ не долженъ превосходить 0,002.

§ 11. Прямыя части главныхъ и разъѣздныхъ путей на станціяхъ не должны быть менѣе 180 саж. между оконечными стрѣлками, на главныхъ станціяхъ онѣ должны быть горизонтальныя, а на второстепенныхъ станціяхъ могутъ быть устраиваемы съ продольнымъ склономъ, не круче 0,002.

В. Верхнее строеніе.

§ 12. Балластный слой долженъ быть изъ гравія, неглинистаго песку, или щебня. Концы поперечинъ должны быть засыпаны балластомъ до верха рельсовъ, согласно чертежу.

§ 13. Наименьшая ширина балластнаго слоя по верху должна быть такова, чтобы съ каждаго конца поперечинъ до верхняго ребра балластнаго слоя оставалось не менѣе 0,075 саж. (6 д.); при чемъ при одиночномъ пути ширина балластнаго слоя должна быть не менѣе 1,14 саж. (8 ф.), а при двухъ или болѣе путяхъ разстояніе отъ внутренней грани крайняго рельса до верхняго ребра балласта должно быть не менѣе 0,32 саж. (2 ф. 3 д.). Въ закругленіяхъ дороги, описанныхъ радіусомъ не менѣе 200 саж. ширина балластнаго слоя должна быть увеличена съ внѣшней стороны на 0,100 саж. (8½ д.). Средняя толщина балластнаго слоя должна быть на насыпяхъ не менѣе 0,15 саж. (1 ф. ½ д), а въ выемкахъ толщина эта должна быть увеличена до 0,20 саж. (1 ф. 4¾ д.), считая по оси полотна.

§ 14. Поперечины, числомъ не менѣ 1400 на версту одиночнаго пути, должны имѣть длину не менѣе 0,93 саж. (6 ф. 6 д.), толщину не менѣе 0,05 саж. (4 д.) и ширину подошвы не менѣе 0,08 саж. (9 д.).

§ 15. Форма и размѣры рельсовъ и ихъ скрѣпленій должны быть опредѣлены подробными чертежами въ настоящую величину. Рельсы должны быть такого вѣса и размѣровъ, чтобы сопротивленіе, представляемое ими, соотвѣтствовало наибольшему давленію, производимому на нихъ колесами подвижнаго состава, допущеннаго на дорогѣ. При этомъ, ежели наибольшая нагрузка на ось подвижнаго состава достигаетъ 6 тоннъ на каждую, то вѣсъ рельс-

совъ долженъ быть не менѣе 17 русскихъ фунтовъ на погонный футъ. При этомъ вѣсѣ, ширина головки должна быть 0.0223 саж. ($1^7/_8$ д.), высота рельса 0,0476 саж. (4 д.) и ширина его основанія 0,0417 саж. ($3^1/_2$ д.).

Г. Мосты, трубы и переѣзды.

§ 16. Мосты и трубы могутъ быть устраиваемы для одного пути, они не должны никакими частями своими вступать въ предѣлы, назначенные на чертежѣ 17, для наибольшаго приближенія строеній къ путямъ желѣзной дороги.

§ 17. Наименьшій діаметръ чугунныхъ трубъ и наименьшая ширина отверстія каменныхъ трубъ и открытыхъ мостиковъ опредѣляется въ 0,30 сажень. Кладка каменныхъ трубъ, коихъ отверстія не превосходятъ 0,50 саж., можетъ быть производима на сухо, безъ употребленія раствора.

§ 18. Мосты могутъ быть каменные, кирпичные, металлическіе или деревянные. Мосты должны удовлетворять правиламъ строительнаго искусства и выдерживать нагрузку поѣзда, составленнаго изъ самыхъ тяжелыхъ паровозовъ дороги и движущагося съ наибольшею скоростію, допущенною на дорогѣ.

§ 19. Ширина мостоваго полотна, между перилами, должна быть не менѣе 0,86 саж. (13 ф.).

§ 20. Число переѣздовъ должно удовлетворять мѣстнымъ потребностямъ.

§ 21. Переѣзды въ уровень съ рельсомъ должны быть, въ предѣлахъ земляного полотна, вымощены или шоссированы.

§ 22. Крутизна въѣздовъ и съѣздовъ, при пересѣченіяхъ желѣзной дороги съ другими дорогами, не должна быть болѣе 0,05.

§ 23. Высокіе въѣзды должны быть ограждаемы по обѣимъ сторонамъ надолбами.

§ 24. Наименьшая ширина отверстія путепроводовъ, въ случаѣ проведенія желѣзной дороги надъ проѣзжею, и наименьшая ширина моста между перилами, въ случаѣ провода проѣзжей дороги надъ желѣзною, опредѣляются слѣдующія: для городскихъ улицъ не менѣе 3-хъ саженъ (21 ф.), для шоссе, сельскихъ улицъ и дорогъ губернскихъ и уѣздныхъ не менѣе 2,50 саж. (17 ф. 6 д.), а для проселочныхъ и полевыхъ дорогъ не менѣе 1,50 саж. (10 ф. 6 д.).

§ 25. Какъ путепроводы, такъ и переѣздные мосты могутъ быть деревянные. Въ остальномъ переѣзды должны удовлетворять

постановленію Министра Путей Сообщенія по желѣзнымъ дорогамъ, № 2.

Д. Станціи и постройки.

§ 26. Число остановочныхъ пунктовъ должно соотвѣтствовать мѣстнымъ потребностямъ, но при этомъ разстоянія между водоснабженіями должны быть не болѣе 20 верстъ.

§ 27. Станціи съ большими паровознымн зданіями, въ коихъ производится смѣна паровозовъ, должны быть размѣщены на разстояніяхъ, не превышающихъ 100 верстъ.

§ 28. Всѣ станціонныя постройки возводятся изъ тѣхъ матеріаловъ и тѣмъ способомъ, который по мѣстнымъ условіямъ окажется болѣе цѣлесообразнымъ и дешевымъ, при чемъ станціонные и пассажирскіе дома, паровозныя и водоемныя зданія должны быть устроены съ отопленіемъ. Всѣ постройки могутъ быть возводимы на деревянныхъ стульяхъ. Кровли паровозныхъ зданій и мастерскихъ должны быть изъ несгараемаго матеріала.

§ 29. Помѣщенія для пассажировъ и товаровъ должны быть устроены въ размѣрахъ достаточныхъ для удовлетворенія мѣстнымъ потребностямъ. На остановочныхъ пунктахъ могутъ быть устроены навѣсы, вмѣсто пассажирскихъ домовъ. При всѣхъ станціяхъ и остановочныхъ пунктахъ должны быть устранваемы отхожія мѣста. Подъѣзды къ пассажирскимъ зданіямъ и товарнымъ складамъ должны быть вымощены или шоссированы.

§ 30. Построеніе большихъ мастерскихъ, для ремонта подвижнаго состава, обязательно лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда большой ремонтъ не можетъ быть обезпеченъ иными средствами; приспособленія малаго ремонта должны имѣться при паровозныхъ зданіяхъ.

§ 31. При соединеніи съ другими желѣзными дорогами, станціи могутъ быть общія, при чемъ, въ случаѣ перегрузки товаровъ, должны быть устроены надлежащія для сего приспособленія.

§ 32. Длина разъѣздныхъ путей, назначаемыхъ для скрещиванія поѣздовъ, должна быть въ прямыхъ частяхъ не менѣе 75 саж.

§ 33. Станціи должны быть снабжены денными и ночными сигналами.

§ 34. При переѣздахъ въ уровень дороги, должны быть устроены сторожевые дома, за исключеніемъ переѣздовъ при пересѣченіи съ полевыми дорогами. Одинъ сторожевой домъ можетъ служить для нѣсколькихъ переѣздовъ только въ тѣхъ случаяхъ, если онъ отстоитъ отъ каждаго изъ нихъ не болѣе 150 саженъ.

Въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ артели ремонтныхъ рабочихъ и дорожные сторожа не могутъ быть размѣщены вдоль линіи желѣзной дороги, въ селеніяхъ, вблизи дороги расположенныхъ, для сторожей и рабочихъ артелей должны быть устроены, вдоль линіи дороги, особыя жилыя помѣщенія на разстояніи, не превышающемъ 10 верстъ одно отъ другаго.

Е. Телеграфъ, верстовые и уклонные знаки.

§ 35. Вдоль всей дороги долженъ быть устроенъ электромагнитный телеграфъ, согласно правиламъ, которыя будутъ для сего постановлены Министерствомъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Телеграфнымъ вѣдомствомъ. При чемъ обязателенъ только одинъ проводъ.

§ 36. Вдоль желѣзной дороги должны быть поставлены верстовые и уклонные знаки.

Ж. Подвижной составъ.

§ 37. Части подвижнаго состава не должны выходить за предѣлы, означенные на чертежѣ 16 для предѣльнаго очертанія частей подвижнаго состава.

§ 38. Всѣ паровозы и вагоны должны имѣть буферы, помѣщенные противъ ихъ середины. Возвышеніе центровъ буферовъ надъ поверхностію рельсовъ должно быть 0,333° (2′6″). Буферы паровозовъ и пассажирскихъ вагоновъ должны быть упругіе, буферы товарныхъ вагоновъ допускаются и сухіе.

§ 39. Паровозы могутъ быть танковые, или съ отдѣльными тендерами. Давленіе на каждую ось паровоза не должно превышать $6^2/_3$ тоннъ.

§ 40. Разстояніе между крайними параллельными осями паровоза должно соотвѣтствовать наименьшему радіусу кривыхъ, допущенныхъ на дорогѣ. При радіусѣ въ 100 саж. разстояніе это не должно превышать 1,5 саж. (10 ф. 6 д.). Большее разстояніе между крайними осями паровозовъ допускается только при подвижныхъ телѣжкахъ, или надлежащемъ приспособленіи въ осяхъ.

§ 41. При каждомъ паровозѣ долженъ быть приборъ Лешателье, для дѣйствія противопаромъ. Кромѣ того, при каждомъ паровозѣ, или его тендерѣ, долженъ быть тормазъ. Наибольшее давленіе пара въ котлѣ допускается до 14 атмосферъ.

Паровозные котлы испытываются давленіемъ, превосходящимъ на 4 атмосферы наибольшее давленіе, на которое они построены.

При котлахъ должны находиться: 2 предохранительныхъ клапана, манометръ, водомѣрная трубка, паровые краны, 2 питательныхъ прибора, тушительный приборъ и свистокъ.

§ 42. Вагоны пассажирскіе и товарные могутъ быть четырехъ или шести колесные, или на подвижныхъ телѣжкахъ; разстояніе между крайними параллельными осями должно быть сообразено съ наименьшимъ радіусомъ кривыхъ дорогъ. При радіусѣ въ 100 саженъ разстояніе это должно быть не болѣе 1,714 сажени (12 футъ), при большемъ разстояніи между осями, онѣ должны имѣть надлежащія приспособленія, или вагоны должны быть устроены съ подвижными телѣжками.

§ 43. Продольные брусья вагонныхъ рамъ могутъ быть деревянные. Колесы допускаются всѣхъ принятыхъ системъ, въ томъ числѣ чугунные безъ шинъ. Рессоры пассажирскихъ вагоновъ должны быть стальные; товарные вагоны могутъ быть съ деревянными, гуттаперчевыми, пробковыми, или съ другими рессорными приспособленіями.

§ 44. Всѣ пассажирскіе вагоны, кромѣ семейныхъ, должны имѣть внутренній сквозной проходъ. Они должны быть устроены съ отопленіемъ и имѣть отхожія мѣста. Если по дорогѣ допущены предѣльные склоны, опредѣленные въ § 9, то тормазныхъ вагоновъ должно быть: пассажирскихъ не менѣе $^1/_5$ части, а товарныхъ не менѣе $^1/_{10}$ части, общаго числа тѣхъ и другихъ вагоновъ.

§ 45. Товарные вагоны и платформы должны быть приспособлены къ перевозкѣ войскъ.

1873 годъ.

Министерское постановленіе № 42*).

(31 Января 1873 г.)

О сигналахъ на желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи.

На основаніи ст. 718 Т. XII Св. Зак. Устава Путей Сообщенія о надзорѣ за желѣзными дорогами и статей концессій и Уставовъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ, по коимъ техническіе вопросы окончательно разрѣшаются Министерствомъ Путей Сообщенія, признано необходимымъ, въ развитіе ст. 702 того же тома Свода Законовъ, для обезпеченія правильнаго и безопаснаго движенія на паровозныхъ желѣзныхъ дорогахъ, установить однообраз-

*) Распубликовано въ Собраніи узаконеній и распоряженій Правительства (№ 26 отъ 23 Марта 1873 г. стр. 279).

ныя правила: учрежденія, значенія и употребленія сигналовъ для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи.

Совѣты Управленій и Правленія Обществъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи обязываются правила, изложенныя въ положеніи о сигналахъ, привести въ непремѣнное и точное исполненіе въ нижеслѣдующіе сроки: для учрежденія постоянныхъ сигналовъ, требующихъ нѣкотораго времени для ихъ устройства, въ теченіи шести мѣсяцевъ, а для прочихъ сигналовъ — въ теченіи мѣсяца со дня опубликованія сего постановленія.

ПОЛОЖЕНІЕ
о сигналахъ на желѣзныхъ дорогахъ.

общія положенія.

§ 1. Сигналы, установляемые симъ Положеніемъ, обязательны для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи.

§ 2. Каждый изъ служащихъ, имѣющихъ непосредственное отношеніе къ сигналамъ, долженъ твердо знать ихъ значеніе и правила ихъ употребленія; для сего онъ долженъ быть снабженъ подробною инструкціею, составленною на основаніи сего Положенія и утвержденною Правительственною Инспекціею. Въ полученіи такой инструкціи отъ каждаго изъ служащихъ должна быть взята росписка.

Безграмотнымъ инструкція должна быть прочитана и разъяснена старшими надъ ними.

§ 3. Каждый служащій, какую бы должность онъ не занималъ, обязанъ неуклонно исполнять требованія, заявленныя сигналами.

§ 4. За неисполненіе требованій, заявленныхъ сигналами, за неупотребленіе ихъ въ случаѣ необходимости, или за неправильное ихъ употребленіе, виновные подлежатъ административному взысканію или судебному преслѣдованію.

§ 5. На всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ, за исключеніемъ тѣхъ, на которыхъ не производится ночное движеніе, должны быть въ отношеніи сигналовъ, во всякое время соблюдены всѣ мѣры предосторожности, какъ бы ожидаемъ былъ поѣздъ. Для тѣхъ же дорогъ, на которыхъ движеніе въ ночное время прекращается на всей линіи, это правило относится все-цѣло въ продолженіи времени, для движенія поѣздовъ предназначеннаго.

§ 6. Для оптическихъ дневныхъ сигналовъ устанавливается два цвѣта: *красный* и *зеленый*, а для ночныхъ сигналовъ сверхъ того и *бѣлый*.

Красный — выражаетъ требованіе немедленной остановки.

Зеленый — выражаетъ требованіе уменьшенія скорости хода.

Бѣлый — (для ночныхъ сигналовъ) обозначаетъ, что путь свободенъ.

§ 7. Всякій оптическій сигналъ, сообразно своему назначенію, долженъ имѣть одинъ изъ этихъ цвѣтовъ, при чемъ ночные сигналы заявляются фонарями со стекломъ, имѣющимъ соотвѣтствующій назначенію цвѣтъ.

§ 8. Дневные сигналы примѣняются во всѣхъ случаяхъ, когда достаточно свѣтло, чтобы цвѣтъ этихъ сигналовъ былъ различаемъ въ разстояніи не менѣе 100 саж. Въ противномъ случаѣ, даже днемъ, (напримѣръ: во время тумановъ, мятелей, сильнаго снѣга и дождя), одновременно съ дневными сигналами, примѣняются и ночные. Въ ночное же время, а также и днемъ во всѣхъ туннеляхъ, куда не проникаетъ дневный свѣтъ, примѣняются исключительно ночные сигналы.

§ 9. Сигналы раздѣляются вообще на путевые, поѣздные и станціонные, при чемъ ручные сигналы во всѣхъ случаяхъ одни и тѣ же.

§ 10. *Дневными ручными сигналами* служатъ флаги: красные и зеленые.

Развернутый красный флагъ требуетъ немедленной остановки.

Развернутый зеленый флагъ требуетъ уменьшенія скорости хода.

Свернутый флагъ означаетъ свободный путь и безопасность движенія.

За неимѣніемъ подъ рукою соотвѣтствующаго флага, остановка поѣзда выражается быстрымъ подниианіемъ обѣихъ рукъ къ верху, или маханіемъ какимъ нибудь предметомъ.

§ 11. *Ночными ручными сигналами* служатъ фонари со стеклами: краснымъ, зеленымъ и бѣлымъ, придающими огню соотвѣтствующій цвѣтъ.

Красный огонь требуетъ немедленной остановки.

Зеленый огонь требуетъ уменьшенія скорости хода.

Бѣлый огонь обозначаетъ свободный путь и безопасность движенія.

За неимѣніемъ подъ рукою фонаря съ соотвѣтствующимъ огнемъ, остановка поѣзда выражается быстрымъ маханіемъ фонаремъ, освѣщеннымъ какимъ бы то ни было свѣтомъ.

§ 12. Упомянутыми ручными сигналами, какъ дневными, такъ и ночными, должны быть снабжены: а) на пути — каждый сторожъ,

какъ путевой, такъ и мостовой и переѣздный, каждый старшій рабочій дорожной артели и каждый дорожный мастеръ; б) на поѣздѣ — каждый кондукторъ и машинистъ, и в) на станціяхъ — каждый дисковый сторожъ, каждый стрѣлочникъ, каждый составитель поѣздовъ, начальникъ станціи и вообще каждое лицо, распоряжающееся на станціи движеніемъ.

Путевые сигналы.

§ 13. Кромѣ упомянутыхъ въ §§ 10 и 11 ручныхъ сигналовъ, на пути употребляются еще: духовые рожки, хлопушки, электрическіе звонки, диски и семафоры.

§ 14. *Духовые рожки*, которыми снабжаются путевые, мостовые и барьерные сторожа и стрѣлочники, служатъ для извѣщенія сторожей о предстоящемъ проходѣ поѣзда или паровоза и для вызова означенныхъ служителей на линію.

Продолжительный звукъ рожка означаетъ свободный путь.

Отрывистые, короткіе и быстро слѣдующіе одинъ за другимъ звуки рожка выражаютъ тревогу и призывъ на помощь.

§ 15. *Хлопушки* (петарды) своимъ взрывомъ подъ давленіемъ колесъ паровоза, выражаютъ требованіе немедленной остановки.

Хлопушки кладутся по одной, по двѣ или даже по три на каждый изъ рельсовъ, въ разстояніи не менѣе 300 саж. отъ препятствія, требующаго остановки поѣзда и въ разстояніи отъ 10 до 15 саж. одна отъ другой.

Въ дневное время хлопушками должны быть ограждаемы всѣ препятствія, могущія имѣть особенно вредныя послѣдствія для поѣзда, какъ то: обвалы въ земляномъ полотнѣ, переломы рельсовъ и т. п.

Во время же тумановъ, сильнаго дождя или снѣга, мятелей и вообще въ ночное время употребленіе хлопушекъ обязательно для выраженія требованія всякой остановки, заявляемаго старшимъ рабочимъ артели, дорожнымъ мастеромъ, начальникомъ станціи, оберъ-кондукторомъ или машинистомъ, почему всѣ упомянутыя лица должны быть снабжены достаточнымъ числомъ хлопушекъ, и имѣть ихъ при исполненіи своей должности всегда подъ рукою.

§ 16. *Электрическіе звонки* устраиваются при казармахъ, сторожевыхъ будкахъ, туннеляхъ, разводныхъ мостахъ и проч. по усмотрѣнію Управленія желѣзныхъ дорогъ, для извѣщенія со станціи сторожей о выходѣ поѣзда и вызова ихъ на линію.

§ 17. *Красные диски* (см. ниже § 30) устраиваются на пути по усмотрѣнію Управленій желѣзныхъ дорогъ или по требованію Министерства Путей Сообщенія при развѣтвленіяхъ, разъѣздахъ, пересѣченіяхъ желѣзныхъ дорогъ въ одномъ уровнѣ, при входахъ, въ туннели, у разводныхъ мостовъ и т. п.; въ срединѣ щита этихъ дисковъ вставляется въ ночное время фонарь съ зажженнымъ огнемъ. Щитъ—днемъ, и огонь—ночью должны быть краснаго цвѣта, со стороны приближенія поѣзда къ пересѣченію, развѣтвленію, или иному опасному пункту, огражденному краснымъ дискомъ; съ противуположной же стороны зеленаго или бѣлаго цвѣта. Диски эти повертываются по потребности, согласно тѣмъ же правиламъ, какъ и станціонные диски (§ 30).

§ 18. *Семафоры* устраиваются на пути, также по усмотрѣнію Управленій желѣзныхъ дорогъ, или по требованію Министерства Путей Сообщенія, какъ для извѣщенія сторожей о выходѣ поѣзда, такъ и для указанія поѣздной прислугѣ свободнаго состоянія пути или необходимости остановки. Съ разрѣшенія Министерства Путей Сообщенія семафорами могутъ быть также замѣнены красные диски на пути.

Семафоры состоятъ изъ столба съ подымающимися и опускающимися крыльями или съ поднимаемыми шарами.

Крыло, соотвѣтствующее извѣстному направленію поѣзда, поднятое къ столбу вверхъ угломъ 135°, даетъ предупрежденіе сторожамъ о скоромъ проходѣ поѣзда; то же крыло поднятое подъ прямымъ угломъ или шаръ, соотвѣтствующій извѣстному направленію поѣзда, поднятый до верху, означаетъ требованіе остановки поѣзда; крыло спущенное на половину подъ угломъ 45° требуетъ уменьшеніе скорости хода, а крыло спущенное вдоль столба или совершенно спущенный шаръ показываютъ, что путь по извѣстному направленію свободенъ.

Въ ночное время тѣ же сигналы обозначаются на семафорахъ краснымъ, зеленымъ и бѣлымъ огнями.

§ 19. Употребленіе электрическихъ звонковъ, красныхъ дисковъ и семафоровъ не освобождаетъ отъ обязанности имѣть всѣ прочіе обязательные по сему положенію сигналы. Исключенія допускаются въ этомъ отношеніи только по особымъ разрѣшеніямъ Министерства Путей Сообщенія.

§ 20. Препятствіе на пути, требующее немедленной остановки поѣзда ограждается съ обѣихъ сторонъ соотвѣтствующими сигналами въ разстояніи не менѣе 300 саж.

§ 21. Сигналы замедленія хода должны быть выставляемы съ обѣихъ сторонъ того мѣста, гдѣ требуется уменьшеніе скорости хода, въ разстояніи 100 саж. отъ него.

Поѣздные сигналы.

§ 22. Кромѣ упомянутыхъ въ §§ 10 и 11 ручныхъ сигналовъ, на поѣздахъ примѣняются еще, фонари съ рефлекторами, свистки паровоза, карманные свистки кондукторовъ и сигнальная веревка.

§ 23. Днемъ на поѣздѣ не должно быть выставлено никакихъ наружныхъ сигналовъ, если только между станціями неприходится проходить чрезъ туннели (§ 24).

§ 24. *Фонари съ рефлекторами.* Въ сумерки, во время тумановъ въ ночное время и при проходѣ чрезъ туннели, расположенные въ кривыхъ, или имѣющіе болѣе 250 саж. протяженія, поѣздъ долженъ быть снабженъ: впереди паровоза однимъ или нѣсколькими фонарями большаго размѣра съ рефлекторами, отражающими бѣлый огонь, а сзади поѣзда однимъ большимъ фонаремъ съ рефлекторомъ, отражающимъ красный огонь, и двумя фонарями съ двумя рефлекторами каждый, отражающими впередъ бѣлый огонь и взадъ красный огонь. Большой фонарь съ краснымъ огнемъ прикрѣпляется на послѣднемъ вагонѣ подлѣ упряжнаго крюка, а два другихъ фонаря съ двойными огнями — съ боковъ одного изъ послѣднихъ вагоновъ (по возможности послѣдняго), съ каждой стороны въ верхнемъ углу.

При движеніи по не соотвѣтствующему пути, кромѣ того слѣдуетъ впереди паровоза помѣщать дополнительный фонарь съ краснымъ огнемъ, обращеннымъ впередъ.

§ 25. *Свистки паровозные.* Съ паровоза сигналы подаются машинистами посредствомъ паровозныхъ свистковъ.

Однимъ протяжнымъ свисткомъ дается знать, что поѣздъ трогается съ мѣста, а на ходу этимъ свисткомъ возвѣщается вообще приближеніе поѣзда.

Тремя короткими свистками отдается кондукторамъ приказъ тормозить колеса.

Двумя короткими свистками отдается кондукторамъ приказъ отпустить тормаза.

Учащенные свистки паровоза могутъ быть употребляемы для вызова къ паровозу прислуги.

Сверхъ того при маневрахъ на станціяхъ условнымъ сигна-

ломъ свистка машинистъ заявляетъ стрѣлочникамъ на какой путь для паровоза должны быть поставлены стрѣлки.

Примѣчаніе. При употребленіи паровозовъ, имѣющихъ два свистка, одинъ съ рѣзкимъ, а другой съ грубымъ звукомъ, первымъ заявляется отправленіе или приближеніе поѣзда, а также требованіе отпустить тормаза, а вторымъ отдается приказъ кондукторамъ тормозить колеса.

§ 26. *Карманные свистки* должны быть у оберъ-кондукторовъ, составителей поѣздовъ и начальниковъ станцій.

Однимъ отрывистымъ свисткомъ оберъ-кондукторъ даетъ знать машинисту и прислугѣ готовиться къ отправленію, при чемъ машинистъ, если готовъ къ отправленію даетъ свисткомъ паровоза отвѣтный, также отрывистый, свистокъ.

Протяжнымъ свисткомъ оберъ кондукторъ отдаетъ приказъ отправляться.

Тремя короткими свистками оберъ-кондукторъ требуетъ остановки поѣзда.

При маневрахъ на станціяхъ, лице, распоряжающееся этими маневрами: однимъ протяжнымъ свисткомъ заявляетъ требованіе о движеніи поѣзда впередъ, двумя протяжными свистками требованіе о движеніи назадъ, и тремя короткими свистками требованіе остановки поѣзда.

§ 27. *Сигнальныя веревки.* На каждомъ поѣздѣ съ пассажирами, для сообщенія кондукторовъ съ машинистомъ, на случай требованія остановки поѣзда, должна находиться сигнальная веревка; на поѣздахъ же исключительно товарныхъ и рабочихъ употребленіе сигнальной веревки не обязательно.

Сигнальная веревка однимъ концомъ прикрѣпляется къ свистку паровоза, за тѣмъ проводится на крючьяхъ или кольцахъ вдоль всего поѣзда, и другимъ концомъ укрѣпляется на послѣднемъ вагонѣ.

Одновременно съ дерганіемъ сигнальной веревки кондукторъ выставляетъ снаружи днемъ красный флагъ, а ночью фонарь съ краснымъ огнемъ, и сигналъ этотъ повторяется какъ всѣми кондукторами поѣзда, такъ и дорожною стражею, дабы машинисту, въ случаѣ недѣйствительности сигнала передаваемаго веревкою, всетаки было передано требованіе остановки поѣзда.

Каждая сигнальная веревка должна свободно двигаться по крючьямъ или кольцамъ, въ чемъ обязанъ удостовѣриться лично оберъ-кондукторъ при отправленіи поѣзда.

Станціонные сигналы.

§ 28. Кромѣ ручныхъ сигналовъ, упомянутыхъ въ § 10 и 11, къ станціоннымъ сигналамъ принадлежатъ: зеленые диски, красные диски, диски и фонари при стрѣлкахъ, рожки у стрѣлочниковъ, колокола и сверхъ того семафоры и электрическіе звонки, о которыхъ уже было изложено въ §§ 16 и 18.

§ 29. *Зеленые диски.* Диски эти, выражающіе требованіе уменьшенія скорости хода, неподвижные: они состоятъ изъ столба вышиною не менѣе $2^1/_2$ саж. съ прикрѣпленнымъ къ нему вверху щитомъ, сторона котораго, обращенная къ приближающимся поѣздамъ, должна быть окрашена въ зеленый цвѣтъ.

Посреди щита укрѣпляется фонарь съ зеленымъ стекломъ, зажигаемый въ сумерки и въ ночное время, а равно во время тумановъ, мятелей, сильнаго дождя и снѣга (§ 8).

Зеленые диски устанавливаются на оконечностяхъ каждой станціи, въ разстояніи отъ 250 до 400 саж. отъ входной стрѣлки.

§ 30. *Красные диски.* Диски эти служатъ сигналомъ, ограждающимъ входъ поѣзда на станцію въ тѣхъ случаяхъ, когда пути заняты или когда на станціи неожидаютъ поѣзда. Они состоятъ изъ столба вышиною не менѣе $1^3/_4$ саж., съ неподвижнымъ фонаремъ, около котораго вращается дискъ, имѣющій поле, окрашенное съ одной стороны краснымъ, съ другой бѣлымъ или зеленымъ цвѣтомъ. Поворотный дискъ долженъ быть устроенъ такъ, чтобы онъ всегда былъ повернутъ полемъ къ приближающемуся поѣзду, и при этомъ со стороны этого поѣзда прикрывалъ бы фонарь краснымъ стекломъ; для пропуска же поѣзда на станцію, красный дискъ, въ опредѣленное предъ приходомъ поѣзда время, долженъ быть повернутъ ребромъ къ приближающемуся поѣзду, причемъ онъ долженъ совершенно открывать, со стороны поѣзда, бѣлый или зеленый огонь фонаря.

Въ видѣ исключенія Министерствомъ Путей Сообщенія могутъ быть разрѣшаемы и такія системы красныхъ дисковъ, при которыхъ фонарь вращается вмѣстѣ съ дискомъ.

Красные диски должны быть установлены при каждомъ входѣ на станцію въ разстояніи не менѣе 10 и не болѣе 100 саженъ, впереди входной стрѣлки. По требованію Министерства Путей Сообщенія вращающіеся красные диски должны быть снабжаемы на всѣхъ тѣхъ станціяхъ, гдѣ Министерство найдетъ это необходимымъ, механизмомъ, дозволяющимъ дѣйствовать дискомъ отъ

входной стрѣлки или отъ пассажирскаго дома, по усмотрѣнію Министерства. Въ тѣхъ случаяхъ, когда красный дискъ приходится установить въ такомъ разстояніи отъ пассажирской платформы, что положеніе его трудно различить съ этой платформы, то, по требованію Министерства Путей Сообщенія, должны быть устроены контрольныя приспособленія, которыя при помощи электричества или другимъ путемъ, давали-бы знать въ пассажирскій домъ начальнику станціи о положеніи диска.

Дискъ повернутый краснымъ полемъ или краснымъ огнемъ къ приближающемуся поѣзду — требуетъ неуклонно немедленно остановки этого поѣзда въ такомъ разстояніи отъ диска, чтобы паровозъ отнюдь не переступалъ на него.

Примѣчаніе. Съ разрѣшенія Министерства Путей Сообщенія, красные диски на станціяхъ могутъ быть замѣнены семафорами (§ 18).

§ 31. *Щиты и фонари при стрѣлкахъ.* Каждая входная стрѣлка, находящаяся на главномъ пути, должна быть снабжена фонаремъ, укрѣпленнымъ на вращающемся вмѣстѣ со стрѣлкою столбѣ и зажигаемымъ въ ночное и туманное время. Фонарь этотъ служитъ для указанія положенія, въ которое поставлена стрѣлка. Въ тѣхъ же случаяхъ, когда фонарь имѣетъ такую форму, при которой днемъ, когда огонь не зажженъ, трудно отличить положеніе фонаря, при фонарѣ долженъ находиться щитъ.

Если стрѣлка поставлена на главный путь, то къ поѣзду должно быть обращено ребро щита или узкая сторона фонаря, если же стрѣлка поставлена на боковой путь, то къ поѣзду должно быть обращено поле щита или широкая сторона фонаря. Система устройства фонаря должна быть такая, чтобы положеніе щита или фонаря могло быть ясно издалека отличаемо въ ночное время, какъ напримѣръ въ щитахъ системы Бендера, если же въ ночное время фонарь не имѣетъ такого рефлектора, который вполнѣ ясно освѣщалъ-бы щитъ, то самыя стекла фонаря должны быть такого цвѣта, чтобы при постановкѣ стрѣлки на главный путь стекло обращенное къ поѣзду сохраняло огню его естественный цвѣтъ, при постановкѣ же стрѣлки на боковой путь, къ поѣзду было обращаемо стекло, придающее огню синій или молочный цвѣтъ. Для всѣхъ вновь устраиваемыхъ на главныхъ путяхъ стрѣлокъ обязательно сверхъ сего, чтобы диски или фонари ясно обозначали какъ днемъ, такъ и ночью въ какую сторону отходитъ боковой путь отъ главнаго; что же касается до существующихъ стрѣлокъ; гдѣ это условіе неудовлетворено, то примѣненные къ этимъ стрѣл-

камъ диски и фонари могутъ быть сохранены до тѣхъ поръ, пока Министерство Путей Сообщенія не потребуетъ замѣны оныхъ.

Подобные фонари устанавливаются по требованію Министерства Путей Сообщенія и при другихъ стрѣлкахъ какъ главнаго, такъ и боковыхъ, запасныхъ и разъѣздныхъ путей, гдѣ Министерство признаетъ это необходимымъ, а равно и на пути между станціями, при всѣхъ развѣтвленіяхъ, стрѣлки которыхъ не заперты на ключь.

§ 32. *Рожки у стрѣлочниковъ.* Каждый стрѣлочникъ долженъ быть снабженъ рожкомъ.

Протяжнымъ звукомъ рожка стрѣлочникъ даетъ знать о приближеніи поѣзда къ станціи или объ отходѣ поѣзда со станціи.

Кромѣ того при маневрахъ на станціи, по переводѣ стрѣлки соотвѣтственно требованію, стрѣлочникъ даетъ знать рожкомъ машинисту и составителю поѣзда условнымъ сигналомъ о томъ какой путь имъ открытъ.

§ 33. *Указатели стоянія поѣздовъ.* На станціонныхъ путяхъ особыми столбиками, окрашенными въ красный цвѣтъ, должны быть обозначаемы тѣ части путей, гдѣ можетъ быть допущено размѣщеніе поѣздовъ и вообще подвижнаго состава при остановкѣ. Эти столбики помѣщаются во всѣхъ углахъ сходящихся путей, на такомъ разстояніи отъ ихъ соединенія, гдѣ ширина междупутья составляетъ не менѣе $6^1/_2$ футъ (0,93 саж.).

Примѣчаніе. Исключеніе допускается только для Николаевской желѣзной дороги, гдѣ столбики могутъ быть установлены, на такомъ разстояніи отъ соединенія сходящихся путей, гдѣ ширина междупутья составляетъ не менѣе $5^1/_2$ футъ (0,79 саж.).

§ 34. *Колокола на станціяхъ.* Для вызова пассажировъ къ поѣзду и объявленія времени отъѣзда служатъ на станціяхъ колокола.

Первый звонокъ служитъ для обозначенія: на оконечныхъ станціяхъ дозволенія садиться въ поѣздъ всѣмъ пассажирамъ извѣстныхъ классовъ, а на промежуточныхъ — времени прихода поѣзда. Сигналъ этотъ выражается звономъ и за тѣмъ однимъ ударомъ въ колоколъ.

Второй звонокъ служитъ: на оконечныхъ станціяхъ для объявленія пассажирамъ требованія садиться на свои мѣста, а на промежуточныхъ станціяхъ заявляетъ пассажирамъ требованіе приготовиться занять мѣста въ поѣздѣ, немедленно по остановкѣ послѣдняго. Второй звонокъ выражается звономъ и за тѣмъ двумя ударами въ колоколъ.

Третій звонокъ объявляетъ отправленіе поѣзда и выражается звономъ и тремя ударами въ колоколъ.

Звономъ того же колокола, но безъ счета ударовъ, возвѣщается служащимъ на станціи о выходѣ поѣзда съ сосѣдней станціи.

Въ случаѣ пожаровъ и другихъ несчастій, требующихъ созыва всѣхъ служащихъ — станціонные колокола могутъ быть употреблены для набата.

Министерское постановленіе № 43.

(28 Февраля 1873 г.)

О введеніи единообразнаго порядка составленія воинскихъ поѣздовъ.

Въ видахъ пріученія войскъ, къ скорѣйшей посадкѣ въ вагоны и высадкѣ изъ оныхъ, и во избѣжаніе пререканій между воинскимъ начальствомъ и начальствомъ желѣзныхъ дорогъ, признано полезнымъ введеніе единообразнаго порядка составленія воинскихъ поѣздовъ, и по соглашенію съ Г. Военнымъ Министромъ, предлагается при составленіи воинскихъ поѣздовъ, принять къ исполненію нижеслѣдующій порядокъ распредѣленія вагоновъ:

Непосредственно за тендеромъ, прицѣпляются вагоны съ тяжестями, за ними вагоны съ лошадьми, далѣе платформы съ орудіями и зарядными ящиками и повозками обоза и наконецъ въ хвостѣ поѣзда вагоны съ нижними чинами; офицерскій же вагонъ помѣщается въ срединѣ между вагонами занятыми нижними чинами*).

Министерское постановленіе № 44.

(31 Мая 1873 г.)

О сдѣланіи на вагонахъ, предназначаемыхъ для перевозки войскъ по желѣзнымъ дорогамъ, надписей, обозначающихъ вмѣстимость этихъ вагоновъ.

Въ Высочайше утвержденномъ въ 12-й день Января сего года положеніи Комитета Министровъ о перевозкѣ войскъ по желѣзнымъ дорогамъ между прочимъ выражено:

«§ 60. Нижніе чины размѣщаются въ вагонахъ III-го класса «или приспособленныхъ товарныхъ вагонахъ по расчету, за осно- «ваніе котораго, должны быть приняты: во 1-хъ общая вмѣсти- «тельность каждаго вагона, опредѣляемая количествомъ находя-

*) Подробности о порядкѣ составленія воинскихъ поѣздовъ сообщены въ наставленіяхъ для перевозки пѣхоты, артиллеріи и кавалеріи, разосланныхъ въ Управленія желѣзныхъ дорогъ, при циркулярѣ Техническо-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ отъ 11 Сентября 1873 года.

«щихся въ немъ пассажирскихъ мѣстъ; а во 2-хъ, то соображе-«ніе, чтобы на каждаго нижняго чина приходилось мѣсто слѣду-«ющей ширины:

«а) Для Гвардейскихъ и Гренадерскихъ войскъ всѣхъ родовъ «оружія и для саперныхъ баталіоновъ, а также для музыкантовъ, «барабанщиковъ и гарнистовъ всѣхъ вообще войскъ, слѣдующихъ «въ полной походной аммуниціи или въ зимней одеждѣ, равно и «для рекрутъ, назначенныхъ въ гвардію и гренадеры, если они «слѣдуютъ въ зимней одеждѣ . . . . . 21 дюймъ, а «если въ полной походной аммуниціи и въ зимней «одеждѣ . . . . . 22 —

«б) Если вышеозначенные роды войскъ и чины «слѣдуютъ безъ походной аммуниціи и не имѣютъ на «себѣ зимней одежды, то . . . . . 19 —

«в) Для нижнихъ чиновъ всѣхъ прочихъ войскъ, «къ какому бы они роду оружія ни принадлежали, «при слѣдованіи ихъ въ полной походной аммуниціи «или зимней одеждѣ. . . . . 19 —

«Въ полной походной аммуниціи и зимней одеждѣ 20 —

«Безъ аммуниціи и зимней одежды . . . . . 18 —

«§ 69. Лошади, устанавливаемыя въ вагонахъ должны быть «размѣщены такъ, чтобы на каждую изъ нихъ приходилось про-«странства въ ширину:

«а) Для осѣдланныхъ лошадей тяжелой кавалеріи 2 фут. 8 дюйм.

«б) Для неосѣдланныхъ. . . . . 2 — 4 —

«в) Для лошадей осѣдланныхъ легкой кава-«леріи, пѣшей и казачьей артиллеріи и для вер-«ховыхъ офицерскихъ лошадей въ пѣхотѣ . . 2 — 6 —

«г) Для неосѣдланныхъ лошадей тѣхъ же ро-«довъ войскъ. . . . . 2 — 4 —

«д) Для неосѣдланныхъ казачьихъ лошадей отъ 1 фут. 8 дюйм. до 1 фут. 10 дюйм.

«е) Для упряжныхъ лошадей отъ 1 фут. 10 дюйм. до 2 фут. «2 дюйм.

«Въ длину лошади занимаютъ отъ $7^1/_2$ до 8 фут.

«Лошадей слѣдуетъ устанавливать вдоль вагоновъ, поперечная «же установка допускается только въ такихъ вагонахъ, въ кото-«рыхъ въ слѣдствіе ихъ размѣровъ, продольная установка лоша-«дей невозможна или неудобна».

Въ слѣдствіе сего, предлагается Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ желѣзныхъ дорогъ:

1) Въ теченіи не долѣе шести мѣсяцевъ со дня объявленія сего постановленія, сдѣлать надписи на товарныхъ вагонахъ о числѣ помѣщающихся въ каждомъ вагонѣ людей и лошадей. Число лошадей и людей обозначается соразмѣрно вмѣстимости вагоновъ, по соглашеніи Управленій желѣзныхъ дорогъ съ Инспекціями оныхъ, причемъ принимается за основаніе:

а) для людей по 20 дюймовъ ширины на каждое мѣсто, соотвѣтственно ширинѣ мѣста положеннаго по пункту в. статьи 60-й Положенія о перевозкѣ войскъ, для каждаго нижняго чина, слѣдующаго въ полной походной аммуниціи и зимней одеждѣ, за исключеніемъ нижнихъ чиновъ, поименованныхъ особо въ той же статьѣ, и б) для лошадей по 2 фут. 2 дюйм. ширины на каждую лошадь, соотвѣтственно означенной по § 69 того же положенія ширины для неосѣданныхъ лошадей легкой кавалеріи, пѣшей, конной и казачьей артиллеріи и для верховыхъ офицерскихъ лошадей.

Надписи должны быть выставлены масляною красною на видномъ мѣстѣ вагона, по указанію Инспекціи,

и 2) Составить по соглашенію съ Инспекціями таблицы для каждой желѣзной дороги, въ которыхъ для каждой серіи вагоновъ, было бы показано число помѣщающихся людей и лошадей при разныхъ условіяхъ, предвидѣнныхъ Положеніемъ о перевозкѣ войскъ и при томъ для войскъ различнаго рода оружія, поименованныхъ въ пунктахъ а и б § 60 означеннаго Положенія, причемъ таковыя таблицы должны быть представлены въ Министерство Путей Сообщенія чрезъ Правительственныхъ Инспекторовъ, на которыхъ вмѣстѣ съ тѣмъ, возлагается и наблюденіе за исполненіемъ сего Постановленія.

Министерское постановленіе № 45.

(31 Мая 1873 г.)

О недопущеніи на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, безъ законныхъ основаній, продолжительнаго пребыванія пассажировъ, и о запрещеніи устройства въ пассажирскихъ домахъ увеселительныхъ собраній.

Продолжительное пребываніе на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, безъ законныхъ на сіе основаній, пассажировъ и постороннихъ лицъ, а тѣмъ болѣе расположеніе ихъ на ночлегъ какъ-бы въ гостин-

нипахъ, несовмѣстно съ назначеніемъ желѣзно-дорожныхъ станцій не можетъ быть допускаемо, въ виду стѣсненія другихъ пассажировъ и станціонной службы, а также въ предупрежденіе могущаго быть нарушенія порядка и благочинія на станціяхъ.

Въ этомъ отношеніи на желѣзныхъ дорогахъ установились разнообразные порядки, такъ что на нѣкоторыхъ дорогахъ допускаются не только ночлеги и свободное продолжительное пребываніе въ залахъ, буфетахъ и комнатахъ станцій пассажировъ и постороннихъ лицъ, но даже и устройство баловъ, пикниковъ и тому подобныхъ увеселительныхъ собраній, а на другихъ вовсе недозволяется пассажирамъ оставаться долѣе времени, опредѣленнаго для открытія станціи предъ приходомъ или послѣ прибытія поѣзда, между тѣмъ какъ есть много случаевъ когда невозможно лишать пассажировъ права выждать на станціи, удаленной отъ городовъ и селеній, прибытія поѣзда или возможности выѣхать или выйти въ дорогу.

Въ виду сего признано необходимымъ установить для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ слѣдующія общія правила:

1) Въ общихъ пассажирскихъ помѣщеніяхъ станцій желѣзныхъ дорогъ воспрещается допускать пребываніе пассажировъ и постороннихъ лицъ сверхъ времени, назначеннаго для открытія и закрытія станцій предъ приходомъ и отходомъ пассажирскаго или товаро-пассажирскаго поѣзда.

2) Исключеніе допускается: а) для пассажировъ, ожидающихъ запоздавшій поѣздъ или задержанныхъ на станціи вмѣстѣ съ поѣздомъ; б) для пассажировъ, опоздавшихъ къ отправленію поѣзда, при условіи оставаться на станціи до отхода слѣдующаго поѣзда однороднаго съ тѣмъ, въ которомъ долженъ былъ ѣхать пассажиръ; в) для пассажировъ, прибывшихъ на станцію удаленную отъ города, селенія или гостинницы и не имѣющихъ возможности выѣхать въ дорогу за темнотою, бурею или мятелью. Пассажиры, не находящіе для выѣзда со станціи лошадей не должны быть оставляемы на станціи долѣе 12-ти часовъ, безъ особаго разрѣшенія Начальника Станціи.

3) Станціонное начальство не должно допускать, чтобы пассажиры, оставшіеся по необходимости на станціи, а равно служащіе при дорогѣ, располагаясь на ночлегъ въ общихъ пассажирскихъ помѣщеніяхъ, раздѣвались, устраивали постели и запирались въ сихъ помѣщеніяхъ.

4) Собранія для молебствій и другихъ общественныхъ торжествъ, допускаются, но не иначе какъ по особымъ, каждый разъ,

разрѣшеніямъ Управляющаго дороги, и въ томъ только случаѣ если этимъ не будетъ доставлено стѣсненія для пассажировъ.

5) Устройство въ общихъ пассажирскихъ помѣщеніяхъ станцій баловъ, пикниковъ и всякаго рода собраній какъ служащими при дорогѣ, такъ и посторонними лицами, хотя и при отсутствіи пассажировъ, воспрещается.

6) Правила эти предлагаются Совѣтамъ Управленій, Правленіямъ Обществъ и Управляющимъ дорогъ ввести немедленно въ дѣйствіе и, для свѣдѣнія публики, вывѣсить во всѣхъ общихъ пассажирскихъ помѣщеніяхъ станцій.

Министерское постановленіе № 46.

(31 Мая 1873 г.).

О порядкѣ содержанія на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ книгъ для записки жалобъ и претензій.

Въ видахъ облегченія публикѣ заявлять свои жалобы и претензіи на Управленія желѣзныхъ дорогъ, признано необходимымъ дополнить и подтвердить правила содержанія на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ книгъ для записки жалобъ и претензій, установленныя Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ 9 Іюля 1871 г. (Циркуляръ № 1405), и предлагается Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ, Управляющимъ и Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ принять къ руководству и точному исполненію нижеслѣдующія правила:

1) Книги для записки жалобъ, прошнурованныя и за печатью Инспектора, должны находиться на всѣхъ станціяхъ, какъ на пассажирскихъ, такъ и на товарныхъ, устроенныхъ отдѣльно.

2) Жалобныя книги, съ приборомъ для письма, должны быть всегда выставлены въ залахъ станцій или въ буфетахъ и вообще въ мѣстахъ, замѣтныхъ и доступныхъ для публики.

3) Надъ ними вывѣшиваются печатныя правила для записки жалобъ.

4) Записывающій жалобу обязанъ изложить ее ясно, съ подкрѣпленіемъ доказательствами или ссылкою на свидѣтелей и означить свое званіе, имя, фамилію и мѣсто жительства.

5) При неисполненіи этихъ правилъ, жалоба оставляется безъ послѣдствій, а за порчу книгъ, записку оскорбительныхъ, неприличныхъ или не соотвѣтствующихъ цѣли книгъ выраженій, виновные передаются въ распоряженіе Полиціи.

6) Жалоба записывается на имя Управляющаго дорогою или на имя Инспектора, и копія съ оной, въ тотъ же день, представляется Начальникомъ Станціи по принадлежности, для немедленныхъ по жалобѣ распоряженій.

7) По полученіи копіи Управляющій, лично или чрезъ своихъ уполномоченныхъ, производитъ неотлогательно разбирательство на мѣстѣ и вноситъ въ книгу противъ жалобы свое заключеніе или распоряженіе.

8) О послѣдствіяхъ разбирательства проситель увѣдомляется не далѣе двухъ недѣльнаго срока послѣ записки жалобы, и сдѣланныя Начальствомъ дороги или Инспекторомъ ея распоряженія отмѣчаются въ самой книгѣ.

9) Инспекторъ дороги или его помощникъ, независимо отъ разбирательства жалобы къ нему обращенной, періодически, и какъ можно чаще свидѣтельствуютъ жалобныя книги, отмѣчая въ нихъ время своей ревизіи и удостовѣряются, были ли сдѣланы по жалобамъ разбирательства и правильно-ли онѣ разрѣшены.

10) Въ случаѣ надобности, Инспекторъ производитъ новое разбирательство и дѣлаетъ соотвѣтствующія распоряженія, на точномъ основаніи предоставленной ему власти по ст. 698, 703, 712 и 713 Т. XII. Св. Зак. Уст. Пут. Сообщ. о надзорѣ за желѣзными дорогами.

11) Инспекторъ, за каждую треть года къ 1 Іюня, 1 Октября и 1 Февраля, представляетъ въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ краткій отчетъ о записанныхъ въ книгу жалобахъ, безъ подробнаго объясненія каждой жалобы, но съ отмѣткою сколько изъ нихъ удовлетворено, сколько не принято въ уваженіе и сколько оставлено безъ послѣдствій.

12) Если жалобы вызываютъ какія либо общія распоряженія, или если Инспекціею будетъ признано, что основательная жалоба не была уважена, или на виновныхъ служащихъ дороги наложено слишкомъ слабое взысканіе, или не были приняты мѣры къ предупрежденію повторенія случая, давшаго поводъ къ жалобѣ, то таковыя жалобы вносятся въ третныя вѣдомости съ бо̀льшими подробностями.

ОТДѢЛЪ II-й

Общія распоряженія Министерства Путей Сообщенія по желѣзнымъ дорогамъ.

1869 г.

Циркуляръ Департамента желѣзныхъ дорогъ № 1321.

(16 Ноября 1869 г.)

О выдачѣ пассажирскихъ билетовъ въ количествѣ непревышающемъ числа имѣющихся въ поѣздѣ мѣстъ.

Замѣчено, что на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ пассажирскіе билеты продаются безъ соображенія съ числомъ мѣстъ въ поѣздахъ и несоотвѣтственно тѣмъ классамъ вагоновъ, въ которыхъ имѣются свободныя мѣста; отчего пассажирамъ иногда не достаетъ мѣстъ въ вагонахъ, или купившіе билеты 1-го класса принуждены бываютъ ѣхать въ вагонахъ низшаго класса.

Предлагается Правленіямъ желѣзныхъ дорогъ, сдѣлать распоряженіе, чтобы на каждый пассажирскій поѣздъ было выдаваемо пассажирскихъ билетовъ каждаго класса отнюдь не болѣе имѣющихся мѣстъ въ вагонахъ соотвѣтствующаго класса, и чтобы, въ случаѣ скопленія значительнаго числа пассажировъ, прибавлялись къ поѣздамъ вагоны, или назначались дополнительные поѣзда.

1870 г.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 248.

(13 Января 1870 г.)

Правила построенія и содержанія временныхъ деревянныхъ мостовъ *).

Постановленіемъ 10 Января 1870 года за № 35, Господинъ Исправляющій должность Министра, вмѣнилъ въ обязанность Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ, представлять на утвержденіе

---

*) См. выше стр. 41.

Правительственныхъ Инспекторовъ, проекты временныхъ мостовъ, по которымъ имѣется въ виду открыть паровое движеніе.

При Департаментѣ Желѣзныхъ Дорогъ составленны и разсмотрѣны въ особой Коммисіи нижеслѣдующія правила построенія и содержанія въ исправности временныхъ деревянныхъ мостовъ.

ПРАВИЛА

о временныхъ деревянныхъ мостахъ подъ желѣзныя дороги.

Временные деревянные мосты могутъ быть устроены на опорахъ каменныхъ, уже возведенныхъ для постоянныхъ мостовъ, или на временныхъ деревянныхъ опорахъ.

Сообразно мѣстнымъ обстоятельствамъ и величинѣ допускаемыхъ пролетовъ, временные мосты устраиваются: балочной, подкосной и болѣе сложныхъ системъ.

Размѣръ пролетовъ.

При построеніи мостовъ балочной системы, съ прогонами изъ двойныхъ брусьевъ и съ подбалками, пролеты *) не допускаются болѣе одной сажени.

При построеніи такихъ же мостовъ съ одиночными подкосами и подбалками, пролеты не должны быть болѣе трехъ сажень.

Пролеты отъ 2 до 5-ти сажень, дозволяются въ подкосныхъ мостахъ, съ тѣмъ, чтобы прогоны моста были подперты подкосами черезъ каждую сажень по длинѣ ихъ.

Пролеты болѣе пяти сажень, допускаются, когда по мѣстнымъ обстоятельствамъ, требуется имѣть болѣе свободное мѣсто для работъ постояннаго моста, а также для пропуска судовъ, или когда встрѣчаются затрудненія въ устройствѣ болѣе частыхъ опоръ, и въ другихъ подобныхъ случаяхъ. Размѣры такихъ пролетовъ должны быть опредѣлены сообразно дѣйствительной надобности.

Деревянныя опоры мостовъ.

Опоры мостовъ проэктируются сообразно высотѣ ихъ и величинѣ пролетовъ.

Для балочныхъ въ одинъ путь мостовъ, при ненаращенныхъ сваяхъ, опора состоитъ по длинѣ своей, т. е. поперегъ моста, не менѣе какъ изъ 4 свай, изъ коихъ двѣ среднія сваи служатъ для

*) Пролетомъ считается чистое отверстіе между опорами моста.

поддержанія рельсовыхъ путей; (разстояніе между центрами ихъ должно быть въ одну сажень), а двѣ крайнія сваи служатъ для укрѣпленія среднихъ свай. Опоры съ однимъ наростомъ свай дѣлать такого же устройства.

Въ мостахъ длиною болѣе 15 саж. и съ нарощенными сваями, нѣкоторыя среднія опоры должны быть изъ двухъ или болѣе рядовъ свай, для уменьшенія въ мостѣ боковой качки, при проходѣ поѣздовъ.

Сваи для опоръ забиваются до отказа.

Въ каждой опорѣ, сваи должны быть приведены во взаимную связь, насадками, схватками и діагональными связями, помощью врубокъ и желѣзныхъ болтовъ. Въ мостахъ, состоящихъ изъ нѣсколькихъ пролетовъ, опоры должны быть соединены между собою по длинѣ моста продольными схватками и діагональными раскосами.

Въ случаѣ необходимости построенія временныхъ ледорѣзовъ,они, ни въ какомъ случаѣ, не должны быть связаны съ опорами моста.

Всѣ сваи опоръ должны въ теченіи зимы окалываться отъ льда.

Пролетная часть.

Въ мостахъ балочныхъ простыхъ и съ подкосами, прогоны для пролетной части должны состоять не менѣе какъ изъ двухъ брусьевъ, соединенныхъ между собою шпонками и желѣзными болтами. Стыки нижнихъ брусьевъ, составляющихъ прогоны, должны находиться непремѣнно надъ опорами моста, стыки же верхнихъ брусьевъ въ перевязку съ ними и надъ точками упора подкосовъ въ прогоны моста.

Въ каждомъ пролетѣ временнаго балочнаго моста, подкосной системы, прогоны должны быть соединены между собою поперечными связями, независимо отъ половыхъ балокъ, служащихъ также связями въ верхней поверхности прогоновъ.

Устройство рельсоваго пути и половаго настила.

Половыя балки подъ рельсовый путь на мостахъ, располагаются одна отъ другой въ разстояніи не болѣе 0,33 сажени, считая между ихъ осями.

Онѣ сопрягаются съ прогонами моста врубками и желѣзными болтами.

Рельсы прикрѣпляются къ половымъ балкамъ и каждое звѣно пути въ стыкахъ и по срединѣ связывается желѣзными распорными болтами.

Сверхъ поперечныхъ балокъ настилается досчатый полъ и ставятся перила, съ соблюденіемъ правилъ, изложенныхъ въ пунктѣ 13-мъ Постановленія № 1, Министра Путей Сообщенія, по желѣзнымъ дорогамъ *).

На мостахъ значительной длины или высоты, укладываются по сторонамъ пути предохранительные брусья, скрѣпленные съ половыми балками желѣзными болтами.

Временные мосты могутъ быть устраиваемы изъ круглаго лѣса, при чемъ, лѣсъ для свай, стоекъ, насадокъ, подбалокъ, прогоновъ и предохранительныхъ брусьевъ долженъ быть не тоньше 6 вершковъ, для схватокъ, въ которыя упираются подкосы, для подкосовъ и для поперечныхъ половыхъ балокъ не тоньше 5 вершковъ, для всѣхъ же прочихъ связей можетъ быть употребленъ лѣсъ 4 вершковый, или пластины изъ 6 вершковаго лѣса.

Ежели временный мостъ строится не по направленію рельсоваго пути постояннаго моста, тогда переходы пути должны быть сдѣланы кривыми описанными радіусомъ не менѣе 250 саж., при чемъ, кривыя для переходовъ должны начинаться не ближе 15-ти сажень отъ концевъ моста.

Сигналы и скорость проѣзда по временнымъ мостамъ.

По обѣ стороны временнаго моста, въ разстояніи 250 сажень отъ концевъ, должны быть выставлены на пути, днемъ сигналы, а ночью фонари, для предупрежденія машиниста о замедленіи хода по случаю приближенія къ временному мосту.

При мостахъ значительной длины или высоты должны быть, вмѣсто сигналовъ и фонарей, устанавливаемы, въ томъ же разстояніи отъ моста, постоянные деревянные диски съ фонарями для ночнаго ихъ освѣщенія.

Ежели желѣзная дорога подходитъ къ временному мосту по кривой, въ выемкѣ, или имѣетъ крутые скаты, то диски относятся отъ моста болѣе 250 сажень, по усмотрѣнію Инспекціи дороги.

Кромѣ того, для означенія самаго мѣста временнаго моста, долженъ быть на мостахъ, имѣющихъ длину болѣе 10-ти сажень, выставляемъ на одномъ изъ устоевъ зеленый флагъ, а на ночь фонарь съ зеленымъ огнемъ. На длинныхъ мостахъ таковые сигналы должны быть выставлены на обоихъ устояхъ моста.

Машинисты всѣхъ безъ исключенія поѣздовъ должны, подходя къ временному мосту, замедлять ходъ поѣзда на столько, чтобы

---

*) См. выше стр. 1.

пройти по мосту самымъ тихимъ ходомъ, безъ употребленія на мосту тормазовъ.

При проходѣ поѣздовъ по временнымъ мостамъ тормаза должны быть свободны и поддувала паровозовъ закрыты.

Надзоръ за временными мостами.

Для надзора за временными мостами на дорогахъ, открытыхъ для движенія, долженъ при каждомъ мостѣ длиною отъ 10 сажень и болѣе, находиться особый мастеръ или десятникъ, къ нему назначаются въ помощь, смотря по величинѣ моста и другимъ условіямъ, по требованію Инспекціи дороги, нѣсколько постоянныхъ плотниковъ, для подвинчиванія болтовъ, вывѣрки пути и производства другихъ работъ, по содержанію моста въ порядкѣ.

Обязанность надзора за временными небольшими мостами можетъ быть возложена и на дорожныхъ мастеровъ.

Всѣ временные мосты, до открытія по нимъ движенія, испытываются Инспекціею дороги также какъ и постоянные мосты.

Сверхъ того, каждые 4 мѣсяца, временные мосты свидѣтельствуются на дорогахъ частныхъ Обществъ Инспекціями, а на дорогахъ Правительственныхъ, Управленіями этихъ дорогъ.

Донесенія о послѣдствіяхъ таковыхъ свидѣтельствъ представляются Начальству.

Для предупрежденія распространенія огня, въ случаѣ пожара, должны быть на всѣхъ безъ исключенія временныхъ мостахъ чаны, наполненные водою. При чанахъ должны быть ведра или шайки и швабры.

При мостахъ же значительной величины и особенной важности, учреждается, по требованію Инспекціи, какъ дневный, такъ и ночной постоянный надзоръ и должны быть передвижные пожарные насосы съ трубами достаточной длины.

Чертежи временныхъ мостовъ разсматриваются и утверждаются къ исполненію Инспекторомъ работъ.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 6915.
(10 Октября 1870 г.)

Правила о принятіи по желѣзнымъ дорогамъ мѣръ въ случаѣ появленія на нихъ холеры.

Главный Медикъ Министерства Путей Сообщенія, по приказанію Г. Исправляющаго должность Министра, составилъ правила о мѣрахъ, какія полезно принять въ случаѣ появленія азіатской холеры на линіяхъ желѣзныхъ дорогъ.

Означенныя правила эти были предложены на разсмотрѣніе Медицинскаго Совѣта Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, который нашелъ предлагаемыя въ оныхъ мѣры вполнѣ цѣлесообразными, но съ своей стороны призналъ не безполезнымъ прибавить къ числу упоминаемыхъ въ правилахъ очистительныхъ средствъ еще карболовую кислоту.

Записка о принятіи по желѣзнымъ дорогамъ мѣръ, въ случаѣ появленія на нихъ холеры.

Въ виду новаго появленія эпидемической холеры въ нѣкоторыхъ мѣстахъ Имперіи, и на случай, что болѣзнь эта покажется также на желѣзныхъ дорогахъ между пассажирами или лицами дорожной прислуги, необходимо, безъ отлагательства, принять надлежащія мѣры къ предупрежденію распространенія сего недуга и къ подачѣ заболѣвающимъ припадками онаго, возможно немедленно, правильнаго врачебнаго пособія.—Мѣры эти заключаются существено въ слѣдующемъ.

1. На каждой желѣзной дорогѣ постоянно должно имѣться, соотвѣтственное ея протяженію и разстоянію отъ ближайшихъ городовъ, достаточное число Медиковъ и фельдшеровъ, снабженныхъ нужнѣйшими противу-холерными медикаментами и вспомогательными аптечными веществами.

2. Примѣрно на каждыя *сто* верстъ протяженія желѣзнаго пути полагаются *одинъ* Медикъ и *три* фельдшера, размѣщеніе которыхъ по линіи опредѣляется согласно указаніямъ Медика и усмотрѣнію мѣстнаго дорожнаго Начальства.

3. На время эпидеміи черезъ каждыя 50 верстъ, по крайней мѣрѣ, долженъ быть устроенъ на станціи, подъ руководствомъ мѣстнаго врача, удобный для помѣщенія больныхъ холерическими припадками, *пріютный покой* съ двумя кроватями съ принадлежностью, состоящій въ завѣдываніи Медика, при которомъ находится *одинъ* фельдшеръ.

4. Въ каждомъ поѣздѣ, какъ пассажирскомъ такъ и товарномъ, долженъ имѣться *одинъ*, сопровождающій поѣздъ, свѣдущій фельдшеръ, снабженный необходимѣйшими для леченія первоначальныхъ припадковъ холеры (въ особенности предвѣщательнаго поноса) медикаментами, приготовленными въ формѣ порошковъ или капель, для скорой и удобной на пути раздачи заболѣвающимъ, согласно полученнымъ фельдшеромъ отъ Медика положительнымъ указаніямъ. Опытомъ послѣднихъ годовъ неопровержимымъ обра-

зомъ доказано, что *истинно благовременное* леченіе предвѣстниковъ холеры, а именно предвѣщательнаго поноса, составляетъ наивѣрнѣйшій способъ къ отвращенію дальнѣйшаго развитія холернаго процесса въ заболѣвшемъ, и тѣмъ самымъ, наидѣйствительнѣйшую мѣру къ скорѣйшему прекращенію самой холерной эпидеміи въ любой мѣстности.

5. Неусыпно тщательное вниманіе слѣдуетъ обращать на поддержаніе *чистоты воздуха* въ вагонахъ и на возможную опрятность въ оныхъ, и неменѣе важна постоянная заботливость о надлежащей защитѣ, какъ пассажировъ такъ и дорожной прислуги, отъ вліянія холода, сырости и сквознаго вѣтра, наиболѣе въ ночное время и ненастную погоду.

6. Предметомъ самой существенной важности является постоянный строжайшій надзоръ за поддержаніемъ возможной чистоты въ отхожихъ мѣстахъ, какъ въ самыхъ вагонахъ, такъ и на станціяхъ.—Отхожія мѣста, по господствующему въ современной наукѣ убѣжденію, составляютъ *главнѣйшій* источникъ распространенія холеры.—На этомъ основаніи слѣдуетъ ежедневно, сколь можно чаще и тщательнѣе, обмывать чистою водою стульчаки и ватерклозеты и дезинфицировать ихъ уничтожающими зловоніе и броженіе нечистотъ составами, каковы суть: хлориновая известь, лаборракова жидкость, желѣзный купоросъ, древесный уксусъ, ждановская жидкость. Составы эти (преимущественно древесноуксусная кислота и желѣзный купоросъ) употребляются и для дезинфекціи выгребовъ. Кишечныя испражненія больныхъ холерическими припадками и изверженіе рвотою должно тотчасъ выносить, поливать растворомъ хлориновой извести или лаборраковою водою и выливать въ отхожія мѣста, плотно закрываемыя клапанами Запачканное испражненіями холерическихъ больныхъ бѣлье слѣдуетъ, прежде стирки, также промывать въ упомянутыхъ выше уничтожающихъ заразу жидкостяхъ и провѣтривать на открытомъ воздухѣ.

7. На случай заболѣванія холерическими припадками пассажировъ, на пути необходимо, чтобы въ каждомъ поѣздѣ имѣлось удобное отдѣльное помѣщеніе для больныхъ этой категоріи.

8. Надлежитъ бдительнѣйшимъ образомъ и при содѣйствіи Медика блюсти за свѣжестію и полною доброкачественностію пищевыхъ и питейныхъ припасовъ для путешествующихъ въ станціонныхъ гостинницахъ и ресторацiяхъ, равно за надлежащимъ содержаніемъ въ оныхъ кухонной и другой посуды, особенно мѣдной.

9. Мѣстнымъ распорядителямъ вообще совмѣстно съ Медиками и фельдшерами слѣдуетъ всячески и усердно стараться о словесномъ распространеніи между дорожною прислугою важнѣйшихъ предохранительныхъ отъ холеры наставленій, а именно убѣдительно внушать имъ слѣдующія:

а) Кто привыкъ вести правильный образъ жизни, т. е. умѣренъ въ діэтѣ и не изнуряетъ себя сверхсильными трудами, тому нечего бояться появленія холеры. — Ему слѣдуетъ не отставать отъ привычныхъ своихъ занятій и образа жизни, сохранять постоянно бодрость духа и быть готовымъ на помощь заболѣвающимъ ближнимъ, твердо помня, что холера не есть болѣзнь *прилипчивая*, не передается прикосновеніемъ къ больному, и во всякое время скорѣе поражаетъ людей боязливыхъ, предающихся страху и отчаянію при видѣ больныхъ, чѣмъ тѣхъ, которые смѣло, даже съ полнымъ самоотверженіемъ ухаживаютъ за одержимыми этимъ недугомъ.

б) Остерегаться должно разныхъ выхваляемыхъ противъ холеры предохранительныхъ будто средствъ, въ особенности же секретныхъ, и отнюдь не употреблять самому, безъ назначенія врача, какихъ либо сильно дѣйствующихъ лекарствъ, какъ то: перцовки, разнаго рода капель, будто бы прямо и непосредственно уничтожающихъ холеру или въ составъ коихъ входитъ опіумъ, преимущественно же остерегаться самовольнаго употребленія слабительныхъ и рвотныхъ средствъ.

в) Всѣми мѣрами нужно избѣгать простуды, какъ внѣшней, такъ и внутренней; обѣ весьма сильно располагаютъ къ поносу, и всякій безъ изъятія поносъ въ холерное время крайне склоненъ къ переходу въ холеру. Слѣдуетъ одѣваться сообразно погодѣ, въ особенности же держать по-теплѣе ноги и животъ. На животѣ полезно носить постоянно, во все время эпидеміи, фланелевый или суконный набрюшникъ и достаточно укрываться отъ дѣйствія ненастной погоды, заботясь болѣе всего о сухости ногъ. Никогда не слѣдуетъ ложиться на землю, особливо животомъ, какъ нерѣдко дѣлаютъ простолюдины.

г) Неумѣренность въ пищѣ и употребленіи крѣпкихъ напитковъ также сильно располагаютъ къ холерѣ, особенно вредны ночныя попойки и разнаго рода распутства; пьяницамъ всѣхъ болѣе угрожаетъ опасность.

д) Кто страдаетъ слабостью пищеваренія, тому слѣдуетъ не выходить изъ дому натощакъ. Обѣдъ его долженъ быть по воз-

можности въ опредѣленный часъ и состоять изъ простыхъ и не многихъ блюдъ. Нужно всего болѣе избѣгать, кушаній жирныхъ, сырыхъ и холодныхъ (ботвиньи, окрошки, винегрета и т. п.), всякаго рода салата, огурцовъ, дынь и арбузовъ, вообще сырыхъ фруктовъ и овощей, копченыхъ и не копченыхъ колбасъ, свинины, соленой рыбы, круто сваренныхъ яицъ, сыру, грибовъ, свѣже-печенаго и недопеченаго хлѣба. Всѣ эти яства дѣйствуютъ еще вреднѣе на ночь, чѣмъ днемъ.

е) Для питья всего здоровѣе употреблять свѣжую чистую воду, но отнюдь не утолять жажду за разъ большими пріемами, особенно при разгорячении тѣла или при усталости послѣ продолжительнаго движенія или работы; хорошо пить для утоленія сильной жажды тепловатый слабый чай. Воду не совсѣмъ чистую, при невозможности имѣть лучшую, надо очищать, опуская въ нее раскаленный уголь или нѣсколько сухарей чернаго хлѣба.

Умѣренное употребленіе хлѣбнаго и винограднаго вина, пива и кваса съ прибавленіемъ мяты, привыкшимъ къ этому напитку не воспрещается.

ж) Самое неусыпное вниманіе требуетъ соблюденіе *чистоты*, какъ тѣла (привычное хожденіе въ баню), такъ равно и относительно одежды, постели и жилья. Само собою разумѣется, что изъ бани не слѣдуетъ выходить, достаточно не остывши.

Неопрятно содержимыя и ненадлежащимъ образомъ провѣриваемыя помѣщенія весьма сильно располагаютъ къ воспріятію холеры, потому необходимо, въ ясную погоду по нѣсколько разъ въ день открывать окны и двери, но отнюдь не ночью. Но не только жилыя помѣщенія должны быть содержимы какъ можно чище, такому же содержанію подлежатъ мастерскія, подвалы, кладовыя, конюшни, хлѣва, сорныя и помойныя ямы, дворы, улицы и водосточныя трубы.

з) Вполнѣ неосновательно мнѣніе, будто холера часто обнаруживается со всѣми своими припадками *внезапно* у совершенно здороваго человѣка. Напротивъ того, почти всегда замѣчаются предвѣстники этой болѣзни, появляющіеся обыкновенно за день, за два, а иногда даже за недѣлю. Предвѣстники эти состоятъ въ общемъ разстройствѣ здоровья при болѣхъ въ животѣ, а иногда и безъ всякой боли, въ потерѣ аппетита, тошнотѣ, блѣдномъ, бѣловатомъ языкѣ и слизистомъ водянистомъ поносѣ, при чемъ по временамъ ощущаются иногда легкія подергиванія въ икрахъ и ногахъ. Поносъ этотъ заслуживаетъ преимущественно полнаго

вниманія, онъ почти всегда появляется какъ *главный* предвѣстникъ холеры, такъ что предоставленный самому себѣ онъ почти всегда переходитъ въ эту болѣзнь; но если его захватить во время и правильному подвергнуть леченію, то въ громадномъ большинствѣ случаевъ легко и вѣрно предупреждается развитіе холеры. По сему крайне важно въ холерное время отнюдь не пренебрегать даже самыми незначительными припадками поноса, но *тотчасъ же* обращаться къ правильному врачебному пособію; по этой причинѣ весьма полезно на всѣхъ пунктахъ дороги, гдѣ скученіе рабочихъ людей значительно, устроить ежедневный, такъ называемый, *санитарный осмотръ* ихъ, врачами, фельдшерами и другими способными къ тому лицами, а до прибытія онаго строго воздерживаться отъ всякой пищи, лечь тотчасъ же въ постель, напиться легкаго чаю, настоя мяты, или липоваго цвѣта и стараться немного вспотѣть. При усиленіи же поноса нужно положить на животъ горячей золы или овса въ салфеткѣ и горчичникъ; давать больному отваръ рису въ небольшихъ пріемахъ заразъ и при охлажденіи тѣла стараться согрѣть его наружными теплыми прикладываніями, до прибытія врача.

10. Медикаментами и аптечными припасами Медики казенныхъ желѣзныхъ дорогъ должны снабжаться изъ ближайшихъ къ дорогѣ городскихъ аптекъ, по представляемымъ Медиками въ Управленіе дороги требовательнымъ каталогамъ, составленіе которыхъ, соразмѣрно дѣйствительной по мѣстнымъ условіямъ потребности, возлагается на самихъ Медиковъ.

11. Каждый Медикъ, со дня появленія холерныхъ заболѣваній въ его раіонѣ, обязанъ представлять, въ Управленіе дороги *ежедневно* краткій рапортъ о числѣ больныхъ, выздоровѣвшихъ и умершихъ, въ концѣ же мѣсяца *мѣсячный* общій и болѣе подробный отчетъ, съ показаніемъ расхода медикаментовъ и аптечныхъ припасовъ по леченію холерныхъ больныхъ и по принятію предохранительныхъ медико-полицейскихъ мѣръ въ своемъ раіонѣ.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 7274.

(27 Октября 1870 г.)

О надписяхъ на станціяхъ жел. дорогъ ихъ наименованій.

Господинъ Исправляющій должность Министра Путей Сообщенія приказать изволилъ: чтобы на всѣхъ станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, наименованіе станціи было написано крупными буквами, какъ на переднемъ, такъ и на двухъ боковыхъ фасадахъ пассажирскихъ зданій.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 1719.

(31 Октября 1870 г.)

Условія при опредѣленіи стрѣлочниковъ.

Изъ поступающихъ въ Министерство Путей Сообщенія донесеній о происшествіяхъ на желѣзныхъ дорогахъ усматривается, что многія изъ этихъ происшествій случаются по винѣ стрѣлочниковъ, вслѣдствіе чего предлагается Правленіямъ желѣзныхъ дорогъ строго наблюдать, чтобы въ стрѣлочники опредѣлялись люди не иначе, какъ по предварительномъ испытаніи и полномъ убѣжденіи въ ихъ способностяхъ и благонадежности къ исполненію сихъ обязанностей.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 8164.

(28 Ноября 1870 г.)

О разсыпкѣ полнаго нижняго балластнаго слоя до открытія движенія на оканчиваемыхъ постройкою дорогахъ.

Господинъ Управляющій Министерствомъ приказалъ, чтобы открытіе движенія на оканчиваемыхъ постройкою дорогахъ, разрѣшалось не иначе, какъ по разсыпкѣ полнаго нижняго балластнаго слоя, совершенномъ выровненіи рельсоваго пути и заготовленіи въ достаточномъ количествѣ песку, для выравниванія осадокъ пути.

Кромѣ того, для приданія устойчивости пути тамъ, гдѣ верхній слой балласта еще не разсыпанъ, между поперечинами долженъ быть засыпанъ слой песку, толщиною не менѣе $1^1/_2$ вершка.

По этому, къ прошеніямъ, подаваемымъ Правленіями строющихся желѣзныхъ дорогъ, о назначеніи правительственной Комиссіи, для освидѣтельствованія и открытія движенія по дорогамъ, должны быть прилагаемы удостовѣренія правительственнаго Инспектора работъ, что вышеизложенныя требованія, относительно размѣровъ разсыпаннаго нижняго балластнаго слоя и вывѣрки пути, исполнены.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 8853.

(22 Декабря 1870 г.)

Объ обозначеніи наименованія поѣздовъ въ донесеніяхъ о несчастныхъ случаяхъ съ поѣздами.

Господинъ Исправляющій должность Министра Путей Сообщенія приказать изволилъ, чтобы въ донесеніяхъ, о несчастныхъ случаяхъ съ поѣздами, обозначались всегда наименованія сихъ поѣздовъ, какъ то: почтовый, пассажирскій, товарный и т. п.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 8961.

(30 Декабря 1870 г.)

Объ отношеніяхъ Начальниковъ станцій къ Почтовымъ Чиновникамъ.

Господинъ Министръ Внутреннихъ Дѣлъ, проситъ сдѣлать распоряженіе о внушеніи Начальникамъ станцій и вообще служащимъ по линіямъ желѣзныхъ дорогъ, чтобы они, оказывая съ своей стороны всевозможное содѣйствіе почтовымъ чиновникамъ при исполненіи ими своихъ обязанностей, ни въ какомъ случаѣ не позволяли себѣ вмѣшиваться въ распоряженія по почтовой операціи и не препятствовали бы въ чемъ либо успѣшному производству почтоваго дѣла,—такъ какъ отъ этого могутъ пострадать частные и казенные интересы.—Къ сему Г. Министръ Внутреннихъ Дѣлъ присовокупляетъ, что если бы въ дѣйствіяхъ почтовыхъ чиновниковъ были замѣчены на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ какія либо неправильности или нарушенія порядка, то Начальники станцій всегда имѣютъ возможность заявлять объ этомъ или ближайшему Начальству этихъ чиновниковъ или своему Начальству, для сообщенія Почтовому Департаменту, и виновные всегда будутъ строго наказываемы со стороны Почтоваго Начальства, безъ всякаго пристрастія.

Означенное требованіе Министра Внутреннихъ Дѣлъ объявляется Правленіямъ желѣзныхъ дорогъ, для зависящаго распоряженія, а Инспекторамъ дорогъ для должнаго наблюденія за исполненіемъ.

1871 г.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 243.

(8 Марта 1871 г.)

О донесеніи Начальниками станцій Инспекторамъ о происшествіяхъ на желѣзныхъ дорогахъ.

Депеши и донесенія о происшествіяхъ, перерывахъ движенія и несчастныхъ случаяхъ съ людьми на желѣзныхъ дорогахъ, часто получаются въ Министерствѣ Путей Сообщенія несвоевременно и съ большими опозданіями, между тѣмъ о многихъ случаяхъ должны дѣлаться тотчасъ всеподданнѣйшіе доклады Государю Императору, независимо отъ донесеній Губернаторовъ.

Для устраненія послѣдствій отъ несвоевременныхъ донесеній, Г. Управляющій Министерствомъ приказать изволилъ: обратить особенное вниманіе Инспекторовъ на правильность и своевременность донесеній и предложить Правленіямъ возложить на обязанность Начальниковъ станцій, съ строгою отвѣтственностію за неисполненіе, доносить безотлагательно и прямо отъ себя Инспектору дороги депешами о каждомъ происшествіи, остановкѣ движенія и несчастномъ случаѣ съ людьми на станціяхъ и путяхъ по первымъ получаемымъ ими свѣдѣніямъ.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 1430.

(12 Марта 1871 г.)

О неотлагательномъ сообщеніи случаевъ умышленнаго поврежденія желѣзныхъ дорогъ къ свѣдѣнію мѣстныхъ судебныхъ властей.

Министръ Юстиціи сообщаетъ, что по поводу неоднократно возникавшихъ въ послѣднее время дѣлъ о поврежденіи желѣзныхъ дорогъ, имъ были постоянно принимаемы всѣ зависящія мѣры къ скорѣйшему и успѣшному разрѣшенію этихъ дѣлъ въ судебномъ вѣдомствѣ съ тою цѣлью, чтобы виновные въ преступленіяхъ этого рода, обращающихъ на себя всеобщее вниманіе, въ виду особенной ихъ опасности для общества, были подвергаемы, тотчасъ по обнаруженіи ихъ, заслуженному наказанію по всей строгости законовъ. Но при этомъ замѣчено, что главнымъ затрудненіемъ къ полному раскрытію и изобличенію предъ судомъ виновныхъ въ этихъ преступленіяхъ служило, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, нѣсколько позднее извѣщеніе судебнаго вѣдомства объ обнаруженномъ мѣстнымъ желѣзно-дорожнымъ управленіемъ преступленіи.

Поэтому и въ видахъ устраненія на будущее время всякихъ затрудненій и проволочки времени въ производствѣ дѣлъ столь значительной важности, Министръ Юстиціи проситъ сдѣлать распоряженіе о томъ, чтобы желѣзно-дорожныя Начальства объ обнаруженныхъ ими, въ кругу ихъ служебной дѣятельности, признакахъ умышленнаго поврежденія желѣзныхъ дорогъ или вообще преступленій, предусмотрѣнныхъ въ I Отд. X Глав. VIII Разд. Улож. о наказ., сообщали, примѣняясь къ 250 ст. Уст. Уголовн. Суд. 20 Ноября 1864 года, *тотчасъ же и никакъ не позже сутокъ*, по полученіи перваго о томъ свѣдѣнія, непосредственно отъ себя подлежащимъ мѣстнымъ: Судебному Слѣдователю и лицу Прокурорскаго надзора.

По приказанію г. Управляющаго Министерствомъ Путей Сообщенія объ означенномъ требованіи Министра Юстиціи объявляется по желѣзнымъ дорогамъ къ неупустительному исполненію.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 322.

(13 Марта 1871 г.)

О сообщеніи, въ случаѣ пріостановки движенія на желѣзныхъ дорогахъ, Почтовому Начальству приблизительныхъ свѣдѣній о времени продолжительности перерыва движенія.

Министръ Внутреннихъ Дѣлъ сообщилъ Управляющему Министерствомъ Путей Сообщенія 5-го Марта 1871 года за № 3,638, слѣдующее: вслѣдствіе необыкновенно сильныхъ вьюгъ, бывшихъ въ продолженіи нынѣшней зимы, движеніе по нѣкоторымъ желѣзнымъ дорогамъ, преимущественно въ южной полосѣ Имперіи, было неоднократно прекращаемо.

Обстоятельство это имѣло неблагопріятное вліяніе на движеніе корреспонденціи, для скорѣйшаго доставленія которой въ оконечные пункты, представилось необходимымъ, при остановкѣ поѣздовъ, пересылаемыя съ ними почты, отправлять круговыми путями на лошадяхъ, при чемъ встрѣчалась надобность имѣть свѣдѣніе на какое именно время, хотя приблизительно, пріостановлено движеніе поѣздовъ, но такихъ свѣдѣній мѣстное управленіе желѣзныхъ дорогъ, большею частію не доставляло.

Въ виду этого, Г. Министръ Внутреннихъ Дѣлъ проситъ сдѣлать распоряженіе, чтобы въ случаѣ пріостановленія движенія поѣздовъ на какой либо дорогѣ, начальства тѣхъ дорогъ немедленно сообщали мѣстнымъ Губернскому Почтовому Начальству и Завѣдывающему перевозкою почтъ по желѣзнымъ дорогамъ, свѣдѣніе о времени, хотя приблизительномъ, на которое пріостановлено движеніе, а также предупреждали о времени начатія вновь движенія, для соотвѣтственныхъ съ ихъ стороны распоряженій къ скорѣйшему доставленію корреспонденціи по назначенію, всевозможными средствами.

По приказанію Г. Управляющаго Министерствомъ Путей Сообщенія предлагается Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ сдѣлать надлежащее распоряженіе объ исполненіи мѣстнымъ управленіемъ дороги, означенныхъ требованій Министра Внутреннихъ Дѣлъ.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 690.

(22 Апрѣля 1871 г.)

Объ ежегодномъ осмотрѣ вагоновъ и представленіи Инспекторами на ревизію вѣдомостей о пробѣгѣ вагонныхъ осей.

Для предупрежденія случаевъ поврежденія подвижнаго состава, въ слѣдствіе излома осей вагоновъ во время движенія поѣздовъ, Господинъ Управляющій Министерствомъ Путей Сообщенія приказалъ предложить Правленіямъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ производить непремѣнно хотя одинъ разъ въ годъ осмотръ всѣхъ вагоновъ и подвергать тщательной ревизіи, находящіяся подъ ними оси, при чемъ какъ тѣ оси, въ которыхъ обнаружатся малѣйшія трещины, такъ и тѣ, которыя пробѣжали 300,000 верстъ, хотя при освидѣтельствованіи въ послѣднихъ не оказалось бы недостатковъ, должны исключаться изъ употребленія.

Вышеизложенное приказаніе Господина Управляющаго Министерствомъ должно быть приведено въ исполненіе Правленіями частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ первый разъ до исхода 1871 года.

Циркуляромъ этимъ увѣдомляются: Правленія частныхъ желѣзныхъ дорогъ, для исполненія, а г.г. Инспектора для наблюденія за исполненіемъ и для представленія въ Министерство засвидѣтельствованныхъ ими результатовъ ежегодныхъ ревизій вагонныхъ осей.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ дорогъ № 2749.

(18 Мая 1871 г.)

О преимуществѣ депешъ о призывѣ отпускныхъ нижнихъ чиновъ въ очереди отправленія по телеграфамъ желѣзныхъ дорогъ, передъ всѣми прочими Правительственными депешами.

Высочайше утвержденнымъ 22 Сентября 1870 года положеніемъ о призывѣ отпускныхъ нижнихъ чиновъ, (§ 53), Министерству Внутреннихъ Дѣлъ вмѣнено въ обязанность: «принимать съ своей стороны всѣ мѣры къ безостановочной передачѣ депешъ, касающихся призыва».

По важности сего дѣла, г. Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ признано необходимымъ, предоставить правительственнымъ депешамъ

о призывѣ, преимущество въ передачѣ предъ всѣми другими правительственными телеграммами, а чтобы телеграфныя станціи легко и безошибочно могли отличать эти телеграммы отъ прочихъ, сдѣлано распоряженіе къ обозначенію этихъ телеграммъ особою въ нихъ отмѣткою: «по призыву».

Въ слѣдствіе сего Телеграфный Департаментъ, предписавъ всѣмъ станціямъ государственнаго телеграфа принимать и передавать депеши по призыву безъ малѣйшаго замедленія, прежде всѣхъ другихъ *Правительственныхъ* депешъ, отношеніемъ отъ 3-го Мая 1871 года № 4,383, сообщая о семъ Департаменту Желѣзныхъ Дорогъ, проситъ о распоряженіи, чтобы депешамъ по призыву, въ случаѣ подачи ихъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, было предоставлено такое же преимущество въ очереди и передачѣ по телеграфамъ сихъ дорогъ.

По приказанію Господина Управляющаго Министерствомъ Путей Сообщенія, объявляется о семъ для надлежащаго исполненія.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 466.

(4 Іюня 1871 г.)

О перевозкѣ безъ замедленія по желѣзнымъ дорогамъ отпускныхъ нижнихъ чиновъ, въ случаѣ призыва ихъ на службу.

Высочайше утвержденнымъ въ 22 день Сентября 1870 г. временнымъ Положеніемъ о призывѣ на дѣйствительную службу отпускныхъ нижнихъ чиновъ, причисленныхъ къ запаснымъ войскамъ, въ § 16 и дополненіи къ нему, послѣдовавшимъ по Высочайшему повелѣнію 28 Января 1871 года, объявленному при приказахъ по Военному вѣдомству 25 Сентября 1870 г. и 5 Февраля 1871 г. №№ 288 и 44, постановлено:

«Быстрое приведеніе войскъ въ состояніе полной готовности встрѣтить непріятеля во время войны составляетъ неотложную государственную потребность, и какъ исполненіе сего зависитъ отъ скораго прибытія къ войскамъ комплектованія изъ отпускныхъ нижнихъ чиновъ то, въ виду сей важной потребности, для возможнаго ускоренія сбора отпускныхъ, они отправляются изъ своихъ уѣздныхъ городовъ на сборные пункты своихъ же губерній на подводахъ, во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда не могутъ быть отправляемы желѣзными путями, или водяными сообщеніями на пароходахъ. При этомъ поставка подводъ и плата за перевозъ по

желѣзнымъ дорогамъ и водою относятся на счетъ мѣстныхъ земскихъ сборовъ, какъ чрезвычайная государственная повинность, безъ вознагражденія со стороны казны».

«Всѣ расчеты, а также и самый порядокъ уплаты денегъ по перевозкѣ отпускныхъ по желѣзнымъ дорогамъ и водою на пароходахъ, предоставляются непосредственному соглашенію мѣстныхъ земскихъ учрежденій съ подлежащими желѣзнодорожными и пароходными обществами».

«Плата причитающаяся за эту перевозку, производится земскими учрежденіями по уменьшенному тарифу, существующему для перевозки воинскихъ частей».

Въ виду того, что въ соглашеніи касательно расчетовъ и порядка уплаты денегъ за перевозку отпускныхъ нижнихъ чиновъ, между нѣкоторыми желѣзнодорожными обществами и земскими учрежденіями уже возникли затрудненія, между тѣмъ малѣйшая задержка въ перевозкѣ сихъ чиновъ можетъ имѣть весьма вредныя для Государства послѣдствія, предлагается Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ: отпускныхъ нижнихъ чиновъ, въ случаѣ призыва ихъ на службу, принимать на всѣхъ станціяхъ желѣзныхъ дорогъ и перевозить къ мѣстамъ назначенія безъ малѣйшаго замедленія, не выжидая установленія порядка расчетовъ за перевозки.

Вопросъ объ установленіи порядка уплаты денегъ за провозъ означенныхъ нижнихъ чиновъ будетъ переданъ на разсмотрѣніе и разрѣшеніе очереднаго годоваго общаго съѣзда представителей желѣзныхъ дорогъ, имѣющаго быть 15 Іюля текущаго года, а относительно выдачи удостовѣреній, по которымъ нижніе чины должны быть отправляемы по желѣзнымъ дорогамъ, составляются въ Военномъ Министерствѣ особыя правила, и какъ эти правила, такъ и правила о порядкѣ уплаты за перевозку денегъ будутъ объявлены особо *).

Извлеченіе изъ Циркуляра Технико-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 1405.

(9 Іюля 1871 г.)

Частыя пропажи и даже покражи багажа и товаровъ, на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ, возбуждаютъ постоянныя жалобы и ропотъ публики и, причиняя убытки и хлопоты пассажирамъ и товарохозяевамъ, подрываютъ довѣріе вообще къ управленіямъ

*) См. ниже приложеніе № 1.

дорогъ, — при чемъ доходящія до Министерства прошенія, часто обнаруживаютъ нераспорядительность и медленность въ розыскѣ вещей и удовлетвореніи претензій.

Постановленіями общаго съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ 1870 г. въ ст. 9, 32, 36, и 38, опредѣлены общія правила розыска, сроки и порядокъ удовлетворенія претензій, почему повторяющіеся случаи пропажъ и задержки въ выдачѣ вознагражденій, требуютъ особеннаго наблюденія Гг. Управляющихъ и учрежденія контроля со стороны Правленій.

Для сего предлагается Правленіямъ желѣзныхъ дорогъ:

1) возстановить на станціяхъ книги для записки жалобъ, съ соблюденіемъ нижеслѣдующихъ правилъ.

2) вывѣсить на всѣхъ пассажирскихъ и товарныхъ станціяхъ объявленія, кому именно должны приноситься жалобы на неудовлетвореніе претензій мѣстнымъ начальствомъ дороги, съ указаніемъ адресовъ такихъ служащихъ и Правленій дорогъ, а также и чиновъ правительственной инспекціи.

Правила содержанія на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ книгъ для записки жалобъ и претензій *).

1) Книги для записки жалобъ, прошнурованныя и за печатью Инспектора должны находиться на всѣхъ станціяхъ, какъ на пассажирскихъ, такъ и на товарныхъ, устроенныхъ отдѣльно:

2) Жалобныя книги, съ приборомъ для письма, должны быть всегда выставлены въ залахъ станцій, или въ буфетахъ и вообще въ мѣстахъ замѣтныхъ и доступныхъ для публики.

3) Надъ ними вывѣшиваются печатныя правила для записки жалобъ.

4) Записывающій жалобу обязанъ изложить ее ясно, съ подкрѣпленіемъ доказательствами или ссылкою на свидѣтелей, и означать свое званіе, имя, фамилію и мѣсто жительства.

5) При неисполненіи этихъ правилъ, жалоба оставляется безъ послѣдствій, а за порчу книгъ, записку оскорбительныхъ, неприличныхъ или несоотвѣтствующихъ цѣли книгъ выраженій, виновные передаются на распоряженіе Полиціи.

6) Жалоба записывается на имя Управляющаго дорогою или Инспектора и копія съ оной, въ тотъ же день, представляется

*) См. также выше на стр. 82 Министерское постановленіе 31 Мая 1873 г. № 46.

Начальникомъ станціи по принадлежности, для немедленныхъ по жалобѣ дѣйствій.

7) О послѣдствіяхъ разбирательства проситель увѣдомляется не далѣе двухъ недѣльнаго срока послѣ записки жалобы и сдѣланныя начальствомъ дороги или Инспекторомъ ее распоряженія отмѣчаются въ самой книгѣ.

8) Инспекторъ дороги или его помощникъ періодически, и какъ можно чаще, свидѣтельствуютъ жалобныя книги, отмѣчая въ нихъ время своей ревизіи и удостовѣряются были-ли сдѣланы по жалобамъ разбирательства и правильно ли онѣ разрѣшены.

9) Въ случаѣ надобности, Инспекторъ производитъ новое разбирательство и дѣлаетъ соотвѣтствующія распоряженія на точномъ основаніи предоставленной ему власти по ст. 698, 703, 712, и 713 XII Т. Свод. Закон. Уст. Пут. Сообщ. о надзорѣ за желѣзными дорогами и, въ случаѣ важныхъ безпорядковъ, заявленныхъ въ жалобахъ или бездѣйствіи начальства дороги, доноситъ въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ Министерства Путей Сообщенія.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 1537.
(24 Іюля 1871 г.)

Правила при представленіи на утвержденіе Министерства росписаній движенія по желѣзнымъ дорогамъ *).

Росписанія движенія на желѣзныхъ дорогахъ: почтовыхъ, пассажирскихъ и смѣшанныхъ поѣздовъ, представляются Правленіями нѣкоторыхъ дорогъ на утвержденіе непосредственно въ Министерство, по мимо мѣстнаго Инспектора, безъ его заключенія; представленія поступаютъ столь поздно, что нѣтъ времени снестись съ Почтовымъ Департаментомъ, иногда присылаются наканунѣ и даже послѣ приведенія оныхъ въ дѣйствіе.

Вслѣдствіе этого, Почтовый Департаментъ лишается возможности, для соблюденія интересовъ казны и публики, дѣлать своевременно распоряженія о перевозкѣ почтъ; публика извѣщается поздно и Инспекція не можетъ предупредить неправильность или неудобства въ движеніи поѣздовъ.

Для устраненія этихъ затрудненій, подтверждаются слѣдующія правила, *безъ соблюденія которыхъ росписанія не будутъ утверждаемы Министерствомъ:*

---

*) Дополненіе къ сему циркуляру см. ниже на стр. 111 отъ 4 Декабря 1871 г. № 2905.

1) Росписанія хода поѣздовъ, на открывающихся дорогахъ и всякія перемѣны въ росписаніяхъ на дѣйствующихъ дорогахъ не могутъ быть опубликованы и приведены въ дѣйствіе безъ согласія Почтоваго Департамента и безъ утвержденія Техническо-Инспекторскаго Комитета или Инспектора (п. 4 и 5).

2) Объ измѣненіи часовъ прихода и отхода поѣздовъ на пунктахъ соединенія дорогъ,—установляющая или измѣняющая росписаніе дорога обязана предварительно войдти въ соглашеніе съ дорогами, на движеніе которыхъ измѣненіе имѣетъ вліяніе, для одновременныхъ перемѣнъ въ движеніи.

3) Проекты росписаній, согласованные съ другими дорогами, сообщаются на разсмотрѣніе мѣстнаго Инспектора дороги.

4) Частныя, незначительныя измѣненія по мѣстнымъ условіямъ, не имѣющія вліянія на движеніе другихъ дорогъ и на перевозку почтъ и росписанія хода товарныхъ поѣздовъ, утверждаются мѣстнымъ Инспекторомъ и представляются къ свѣдѣнію въ Техническо-Инспекторскій Комитетъ.

5) Всѣ прочія росписанія Инспекторъ представляетъ въ Техническо-Инспекторскій Комитетъ въ *трехъ экземплярахъ* съ своимъ заключеніемъ и съ такимъ разсчетомъ времени, чтобы утвержденіе могло послѣдовать *за мѣсяцъ* и никакъ не позже какъ *за двѣ недѣли* до дня, назначеннаго для приведенія росписанія въ дѣйствіе.

6) По опубликованіи и отпечатаніи росписаній, Правленіе доставляетъ: 10 экземпляровъ въ Техническо-Инспекторскій Комитетъ, 5 экземпляровъ въ Канцелярію Г. Министра и 25 въ Главный Штабъ Военнаго Министерства, а Инспекторъ доноситъ о времени введенія росписаній въ дѣйствіе.

О чемъ для надлежащаго исполненія и сообщается Правленіямъ, Гг. Управляющимъ и Гг. Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 2235.

(6 Октября 1871 г.)

О задѣлкѣ оконныхъ отверстій въ товарныхъ вагонахъ.

На многихъ желѣзныхъ дорогахъ въ окнахъ товарныхъ вагоновъ военнаго приспособленія, вставлены рамы со стеклами, безъ надлежащихъ защитъ противъ разбитія стеколъ при нагрузкѣ товаровъ, чрезъ что въ разбитыя стекла залетали въ вагоны искры и производили неоднократно пожары.

Изъ постановленій Министра Путей Сообщенія 18 Января 1869 г. № 25 и въ журналѣ Комитета по передвиженію войскъ желѣзными дорогами 17 Іюля 1869 года имѣлось въ виду: оконныя отверстія товарныхъ вагоновъ запирать на глухо при перевозкѣ товаровъ, во избѣжаніе западенія искръ и при томъ изъ внутри вагона, чтобы снаружи нельзя было отпирать заслоны и выкрадывать товаръ.

По чему въ товарныхъ вагонахъ военнаго приспособленія должны быть отверстія для оконныхъ рамъ, но самыя рамы со стеклами, по числу штатныхъ поѣздовъ, могутъ привинчиваться въ случаяхъ перевозки войскъ, во время же перевозки товаровъ эти отверстія должны быть на глухо заперты или задѣланы изъ внутри вагоновъ для предупрежденія пожара и покражъ.

Сообщается о семъ для надлежащаго распоряженія Правленіямъ и Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ, а Гг. Инспекторамъ вмѣняется въ обязанность наблюсти за точнымъ исполненіемъ настоящаго распоряженія.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 2409.

(20 Октября 1871 г.)

Объ улучшеніи приспособленій къ перевозкѣ лошадей по желѣзнымъ дорогамъ.

Главное Управленіе Государственнаго Коннозаводства, отъ 12 Октября сего года за № 824, сообщило Г. Управляющему Министерствомъ, что Земскія желѣзныя дороги Грязе-Царицынская и Тамбовско-Саратовская, пролегая по степнымъ мѣстамъ, гдѣ коневодство составляетъ одну изъ главныхъ статей сельскаго хозяйства, при отправкѣ лошадей, отказываютъ въ конныхъ вагонахъ, или предоставляютъ для того товарные вагоны съ приспособленіями или перекладинами непрочными, изъ сучковатаго, тонкаго, сыраго лѣса, совершенно другаго устройства чѣмъ на Варшавской и Николаевской дорогахъ, по коимъ лошади перевозятся безъ несчастныхъ случаевъ и безъ малѣйшаго затрудненія.

Поверстная плата за провозъ одной лошади въ товарномъ поѣздѣ, почти однообразная на всѣхъ дорогахъ, равняется платѣ за мѣсто I класса въ почтовомъ поѣздѣ и казалось бы могла быть достаточна на устройство обязательныхъ приспособленій въ конныхъ вагонахъ. Эта плата, въ случаѣ если берется цѣлый вагонъ

т. е. на шесть лошадей, уменьшается на 30% по Варшавской и Николаевской дорогамъ, чего на прочихъ дорогахъ до сихъ поръ еще нѣтъ.

Получивъ такое заявленіе Гг. коннозаводчиковъ и будучи убѣждено, что удобства и облегченія къ провозу лошадей способствуютъ развитію коннозаводства и коневодства въ Государствѣ, Главное Управленіе Коннозаводства проситъ обратить вниманіе на вышеупомянутое заявленіе, при чемъ присовокупляетъ, что насколько гг. заводчики и постороннія лица охотно пользуются удобнымъ и скорымъ, хотя и дорогимъ, провозомъ по Варшавской и Николаевской желѣзнымъ дорогамъ, гдѣ все необходимое предоставлено прислугѣ касательно водопоя, корма лошадямъ и проч. и проч., настолько къ сожалѣнію, на другихъ дорогахъ они встрѣчаютъ совершенно противное; вмѣсто прихода въ назначенные сроки, отправляемыя лошади приходятъ несравненно позже, въ самыхъ неудобныхъ вагонахъ, останавливаются на самыхъ неудобныхъ мѣстахъ, сводятся по неизвѣстнымъ причинамъ на запасные рельсы, гдѣ стоятъ лишнія сутки и болѣе, и гдѣ заболѣвшую лошадь вывести нельзя, наконецъ по неудобству помѣщенія многія лошади искалечиваются, такъ, что подобный провозъ сопряженъ бываетъ не только съ излишними расходами, но и съ опасностію потери самихъ лошадей.

Хотя перевозка лошадей по желѣзнымъ дорогамъ обходится дорого владѣльцу и быть можетъ Обществамъ желѣзныхъ дорогъ не выгодна, но въ отношеніи промышленности и развитія коннозаводства въ Государствѣ она весьма важна, по выигрышу времени, а потому Главное Управленіе Коннозаводства проситъ Г. Управляющаго Министерствомъ Путей Сообщенія, въ правительственныхъ и частныхъ интересахъ, предложить желѣзнодорожнымъ Правленіямъ не найдутъ-ли они возможнымъ, въ пользу русскаго коннозаводства, приспособить на всѣхъ дорогахъ вагоны и устроить безостановочный провозъ лошадей, по примѣру Николаевской и въ особенности Варшавской желѣзныхъ дорогъ.

Согласно резолюціи Г. Управляющаго Министерствомъ Путей Сообщенія, сообщается Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ заявленія Управленія Государственнаго Коннозаводства, для принятія мѣръ къ устраненію указываемыхъ неудобствъ въ перевозкѣ лошадей по желѣзнымъ дорогамъ и для введенія приспособленій по примѣру Варшавской и Николаевской дорогъ, при чемъ предлагается принять во вниманіе ходатайство Управленія о пониже-

нiи тарифа при перевозкѣ лошадей полными вагонами и о послѣдующемъ увѣдомить.

Предлагается Гг. Инспекторамъ наблюсти за исполненiемъ сего циркуляра и о томъ какiя будутъ приняты мѣры къ улучшенiю порядка перевозки лошадей донести.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 2712.

(18 Ноября 1871 г.).

О доставленiи въ Министерство Путей Сообщенiя копiй съ протоколовъ общихъ собранiй акцiонеровъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ.

Нѣкоторыя Правленiя Обществъ желѣзныхъ дорогъ не помѣщаютъ въ отчетахъ протоколы и постановленiя общихъ собранiй акцiонеровъ и не доставляютъ съ нихъ копiй въ Управленiе желѣзныхъ дорогъ, почему по встрѣчающейся въ нихъ надобности, предлагается Правленiямъ общихъ желѣзныхъ дорогъ доставлять въ Комитетъ *) копiи съ протоколовъ и постановленiй перiодическихъ и экстренныхъ собранiй Акцiонеровъ, съ слѣдующими къ нимъ докладами, въ возможной скорости послѣ состоявшагося собранiя.

Сообщается это предложенiе Инспекторамъ для наблюденiя за исполненiемъ и подтверждается объ ихъ обязанности по статьѣ 698 Уст., «о надзорѣ за желѣзными дорогами», присутствовать въ общихъ собранiяхъ акцiонеровъ и доносить о происходившемъ на оныхъ немедленно, въ случаѣ же невозможности быть въ собранiи слѣдуетъ своевременно представлять **) о назначенiи замѣняющаго.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 2753.

(20 Ноября 1871 г.)

О порядкѣ полученiя провозной платы за багажъ нѣкоторыхъ командъ, перевозимый нижними чинами сверхъ положенiя.

Главный Штабъ Военнаго Министерства сообщилъ, что при перевозкѣ въ текущемъ 1871 году изъ Учебнаго эскадрона въ резервныя

---

*) Означенныя копiи съ протоколовъ общихъ собранiй акцiонеровъ должны быть доставляемы нынѣ не въ Комитетъ, а въ Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ.

**) Въ Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ.

Кавалерійскія бригады нижнихъ чиновъ перемѣннаго состава, по Рязанско-Козловской и Козлово-Воронежской желѣзнымъ дорогамъ, въ г. Козловѣ были задержаны вещи этихъ командъ, перевозимыя сверхъ 1½ пуда на человѣка (считая одинъ пудъ безплатный) на основаніи и разрѣшаемыя къ перевозкѣ на счетъ казны по полному тарифу приказа по военному вѣдомству 1863 г. № 310 потому только, что деньги за эти вещи не были уплачены при самомъ отправленіи.

Такое недоразумѣніе ясно показываетъ, что Начальнику станціи въ Козловѣ неизвѣстенъ циркуляръ бывшаго Инспекторскаго Департамента 1865 года № 128, которымъ разрѣшено войскамъ не производить расчетовъ съ желѣзными дорогами за перевозки упоминаемыхъ вещей, а только оговаривать количество сихъ вещей въ установленныхъ печатныхъ требованіяхъ на перевозку и оплачиваемыхъ Главнымъ Штабомъ.

Препроводивъ по одному экземпляру означенныхъ приказа и циркуляра, Главный Штабъ проситъ сдѣлать зависящее распоряженіе объ объявленіи ихъ для руководства Начальникамъ станцій желѣзныхъ дорогъ.

Согласно требованію Главнаго Штаба, во избѣжаніе подобныхъ недоразумѣній, сообщается Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ, для надлежащихъ распоряженій и Господамъ Инспекторамъ для свѣденія, копіи съ приказа Военнаго Министерства отъ 5 Сентября 1863 года № 310 и циркуляра Инспекторскаго Департамента отъ 27-го Іюля 1865 года № 128.

Копія.

ПРИКАЗЪ

Военнаго Министра

Въ Гельсингфорсѣ, Сентября 5-го дня 1863 года.

№ 310.

Государь Императоръ, на основаніи Военнаго Совѣта, въ 14-й день сего Августа и положенія Высочайше повелѣть соизволилъ:

1) Принимать на счетъ казны издержки по перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ багажа:

а) Нижнихъ чиновъ, отправляющихся въ образцовыя войска изъ арміи и обратно, до 4½ пуд. на каждаго человѣка, съ ящикомъ для укладки.

б) Офицеровъ, отправляющихся въ тѣ же войска и обратно, по 15-ти пуд. на каждаго съ тѣмъ, чтобы 15 пуд. для офицеровъ и 4½ пуд. для нижнихъ чиновъ составляли весь грузъ, за который плата производится на счетъ казны, со включеніемъ въ это число перевозимыхъ 1-го пуда—по общимъ правиламъ безплатно; 7 пуд. для штабъ, 4 пуда для оберъ-офицеровъ и ½ пуда для нижнихъ чиновъ—по уменьшенному тарифу и съ тѣмъ, чтобы остальные 7 и 10 пуд. для офицеровъ и 3 пуда для нижнихъ чиновъ—оплачивать по общему тарифу.

2) Причитающійся по этому предмету расходъ относить, согласно Высочайше утвержденному въ 13-й день Декабря 1862 г. Положенію о перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ войскъ, на суммы, ассигнуемыя для сего Департаменту Генеральнаго Штаба по смѣтамъ.

и 3) Уплату управленіямъ желѣзныхъ дорогъ за перевозку образцовыхъ войскъ и тяжестей, производить порядкомъ, въ томъ Положеніи указаннымъ, съ тѣмъ, чтобы деньги за излишнюю тяжесть относить на счетъ владѣльцевъ имущества.

Таковую Высочайшую волю объявляя по войскамъ для руководства, предписываю: разсчетъ за перевозку тяжестей, состоящихъ при чинахъ, отправляемыхъ въ образцовыя войска или обратно, производить слѣдующимъ образомъ.

1) Изъ общей суммы тяжестей вычитать на каждаго офицера и нижняго чина по одному пуду, перевозимому безплатно.

2) Изъ остатка отдѣлять еще по 7 пуд. на каждаго штабъ-офицера, 4 пуда на оберъ-офицера и ½ пуда на нижняго чина. За это количество, которое слѣдуетъ непремѣнно включать въ билеты, уплачивается Департаментомъ Генеральнаго Штаба по предъявленіи самыхъ билетовъ управленіями желѣзныхъ дорогъ.

3) За остальное количество тяжестей, которое не должно превышать 7 пуд. на штабъ, 10 пуд. на оберъ-офицера и 3 пуд. на каждаго нижняго чина,—деньги уплачиваются командами при самомъ отправленіи, изъ хозяйственныхъ суммъ своихъ частей или образцовыхъ войскъ, смотря по тому, откуда команды отправляются, а впослѣдствіи должны требоваться войсками изъ Департамента Генеральнаго Штаба, представляя вмѣстѣ съ тѣмъ квитанціи въ полученіи денегъ управленіями желѣзныхъ дорогъ.— Излишекъ багажа, въ семъ пунктѣ опредѣляемый, ни въ какомъ случаѣ не долженъ вписываться въ билетъ, такъ какъ онъ оплачивается по полному тарифу.

Копія.

Циркуляръ Инспекторскаго Департамента отъ 27-го Іюля 1865 г. № 128.

Военный Совѣтъ, согласно представленію Главнаго Управленія Генеральнаго Штаба объ уплатѣ денегъ за излишній противу положенія багажъ, перевозимый по желѣзнымъ дорогамъ при воинскихъ чинахъ, слѣдующихъ изъ арміи въ учебныя войска и обратно, — положилъ разрѣшить учебнымъ: баталіону, эскадрону и батареѣ не производить разсчетовъ съ управленіями желѣзныхъ дорогъ за перевозки излишнихъ тяжестей, а представить таковые Главному Управленію Генеральнаго Штаба, которое, уплачивая деньги за тяжести, отправляемыя по уменьшенному тарифу, уплачивало бы и за излишній противу положенія багажъ, но съ тѣмъ, чтобы въ избѣжаніе всякаго рода недоразумѣній при разсчетахъ съ Главнымъ Управленіемъ Генеральнаго Штаба, въ билетахъ, выдаваемыхъ на перевозку воинскихъ чиновъ, отправляемыхъ изъ арміи въ учебныя войска или обратно, точно обозначалось: какое количество тяжестей подлежитъ безплатной перевозкѣ и какое съ платою по уменьшенному и по полному тарифамъ.

Положеніе это въ 17-й день сего Іюля, Высочайше утверждено.

По приказанію Военнаго Министра объявляется объ изложенномъ по военному вѣдомству для надлежащаго исполненія.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 2893.
(3 Декабря 1871 г.).

О причисленіи къ самовоспламеняющимся предметамъ шелковыхъ матерій и пряжи, окрашен. извѣстнымъ способомъ.

Сообщая нижеслѣдующую копію съ отношенія Министра Финансовъ Г. Управляющему Министерствомъ Путей Сообщенія 30 Сентября сего года за № 5227, о причисленіи къ опаснымъ веществамъ черныхъ шелковыхъ тканей и пряжи, окрашенныхъ, объясненнымъ въ отношеніи способомъ и подверженныхъ самовозгаранію, во исполненіе резолюціи Его Сіятельства Графа Алексѣя Павловича, предлагается Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ принять по сему предмету надлежащія мѣры осторожности, составить правила касательно способа укупорки, перевозки по желѣзнымъ дорогамъ и храненія означеннаго шелка и пряжи, безъ примѣненія къ нимъ тарифа подверженныхъ взрыву веществъ и пригласивъ, въ случаѣ надобности, биржевыхъ экспертовъ; при чемъ обратить вниманіе на бывшіе случаи самовозгаранія бумажнаго хлопка.

Копія съ отношенія Министра Финансовъ (по Департаменту Торговли и Мануфактуръ) Господину Управляющему Министерствомъ Путей Сообщенія отъ 30 Сентября 1871 года № 5227.

Изъ Министерства Путей Сообщенія препровождено, 21 Августа сего года за № 4412, полученное отъ Германскаго всеобщаго страховаго желѣзнодорожнаго Общества заявленіе о необходимости причисленія, отправляемаго изъ Франціи по желѣзнымъ дорогамъ шелка, окрашеннаго въ черный цвѣтъ и черную шелковую пряжу (пропитанный шелкъ chargirte seide) къ числу самовоспламеняющихся предметовъ.

Изъ означеннаго заявленія страховаго Общества и приложенныхъ къ оному бумагъ усматривается, что вслѣдствіе полученныхъ свѣденій о происшедшемъ въ С.-Петербургѣ въ таможенныхъ помѣщеніяхъ самовоспламененіи 7 ящиковъ окрашенной шелковой пряжи, Общество поручало изслѣдованіе по сему предмету Профессору Зонненшейну, который сообщилъ, что хлопчатобумажныя матеріи и пряжи, пропитанныя при окраскѣ масломъ, часто возгараются сами собою и бываютъ причиною пожаровъ; точно также шелкъ и шерсть могутъ, когда при окрашиваніи пропитаны масломъ, подвергнуться самовозгаранію. Основываясь на такомъ удостовѣреніи, Германское Страховое желѣзно-дорожное Общество ходатайствуетъ, чтобы отправляемый изъ Франціи окрашенный въ черный цвѣтъ шелкъ, такъ-называемый пропитанный шелкъ (chargirte seide) получаемый большею частію подъ названіемъ тканей и мелочныхъ товаровъ (tissus et merceries) былъ исключенъ изъ числа обыкновенно отправляемыхъ по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ, и чтобы при пріемѣ и храненіи помянутаго товара были приняты тѣ предохранительныя мѣры, которыя существуютъ для перевозки предметовъ, подверженныхъ самовозгаранію и взрыву.

Дѣло это передано было на разсмотрѣніе химика Мануфактурнаго Совѣта, и изъ отзыва его усматривается, что дѣйствительно были случаи самовоспламененія шелка, но это обстоятельство слѣдуетъ приписать непропитыванію шелковыхъ матерій масломъ, какъ полагаетъ Германское Страховое Общество, но присутствію въ этихъ тканяхъ довольно значительнаго количества азотной кислоты и желѣза. При окрашиваніи шелка въ черный цвѣтъ, употребляется, для приданія большаго вѣса шелку, черная протрава, приготовляемая чрезъ нагрѣваніе желѣзнаго купороса съ азотною кислотою. Избытокъ этой протравы дѣйствуетъ на органическое

вещество; азотная же кислота, отдавая часть своего кислорода мало по малу окисляетъ и такимъ образомъ сожигаетъ шелкъ.

Помянутое мнѣніе химика Мануфактурнаго Совѣта подтверждается химическимъ изслѣдованіемъ, произведеннымъ по случаю самовозгаранія въ Іюлѣ сего года нѣсколькихъ кипъ черной шелковой пряжи, сложенной въ С.-Петербургѣ въ пакгаузы таможеннаго вѣдомства. Признавая и съ своей стороны необходимымъ принять мѣры къ устраненію случаевъ самовозгаранія черныхъ шелковыхъ тканей и пряжи, я полагалъ бы шелковыя пряжи и ткани, окрашенныя въ черный цвѣтъ, по вышеобъясненному способу, причислить къ предметамъ, требующимъ, при перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ, особыхъ мѣръ предосторожности. Опредѣленіе мѣръ этихъ предосторожностей можно было бы предоставить ближайшему усмотрѣнію желѣзнодорожныхъ Обществъ.

Увѣдомляю о семъ Ваше Сіятельство съ возвращеніемъ присланныхъ бумагъ, долгомъ считаю присовокупить, что вслѣдствіе бывшихъ случаевъ самовозгаранія черной шелковой пряжи, циркулярно предписано таможеннымъ учрежденіямъ, при привозѣ изъ заграницы шелковой пряжи, окрашенной въ черный цвѣтъ, поступать на основаніи 5 п. правилъ приложенныхъ къ ст. 993, Уст. Там. по продол. 1863 года, какъ съ предметами легко воспламеняющимися, если товарохозяевами не будутъ представлены удостовѣренія въ томъ, что привезенная пряжа окрашена не анилиновою краскою (т. е. безъ употребленія протравы изъ азотной кислоты и желѣза).

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 2905.
(4 Декабря 1871 г.)

Дополненіе къ Циркуляру отъ 24 Іюля 1871 г. № 1537 о порядкѣ введенія новыхъ росписаній движенія поѣздовъ *).

Г. Министръ Внутреннихъ Дѣлъ сообщаетъ Г. Управляющему Министерствомъ Путей Сообщенія отъ 1 сего Декабря за № 17210, что Правленія дорогъ не соблюдаютъ правилъ, установленныхъ для утвержденія росписаній хода поѣздовъ и новыя дороги открываютъ движеніе безъ соглашенія съ Почтовымъ Департаментомъ, что повторилось еще на Воронежско-Ростовской линіи; Почтовое вѣдомство узнало объ этомъ только изъ газетъ послѣ открытія движенія, тогда какъ поѣздъ изъ Воронежа вовсе не согласованъ съ Московскимъ почтовымъ поѣздомъ.

*) См. выше на стр. 102.

Почему Министръ Внутреннихъ Дѣлъ, въ виду затрудненій встрѣчаемыхъ по почтовому вѣдомству отъ измѣненій, недоходящихъ своевременно до свѣденія этого вѣдомства, проситъ сдѣлать распоряженіе объ отмѣнѣ неутвержденныхъ поѣздовъ и вмѣнить въ непремѣнную обязанность всѣмъ правленіямъ желѣзныхъ дорогъ, чтобы до утвержденія проектируемыхъ росписаній для движенія по вновь открываемымъ дорогамъ и участкамъ или измѣненій часовъ отправленія поѣздовъ въ существующихъ росписаніяхъ, Правленія отнюдь не дозволяли себѣ приводить ихъ въ дѣйствіе.

Такъ какъ правила о порядкѣ утвержденія росписаній предложены Правленіямъ къ руководству въ циркулярѣ Техническо-Инспекторскаго Комитета отъ 24 Іюля сего 1871 года № 1537, то Его Сіятельство, Г. Управляющій Министерствомъ Путей Сообщенія, приказать изволилъ: строго подтвердить Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ не уклоняться отъ исполненія циркуляровъ Комитета, а для болѣе точнаго удовлетворенія требованій Почтоваго Департамента и во избѣжаніе всякихъ недоразумѣній, принять за правило, чтобы сношенія съ почтовымъ вѣдомствомъ Правленіями или Управленіями дорогъ дѣлались чрезъ посредство Техническо-Инспекторскаго Комитета и чтобы движеніе по новымъ росписаніямъ прежде полученія окончательнаго утвержденія, *отнюдь открываемо не было.*

О таковомъ приказаніи Его Сіятельства сообщается Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ для точнаго и непремѣннаго исполненія и подтверждается Господамъ Инспекторамъ не допускать никакихъ уклоненій дорогъ отъ установляемыхъ правилъ.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 3123.
(28 Декабря 1871 г.)

О порядкѣ донесеній по телеграфу о происшествіяхъ на желѣзныхъ дорогахъ *).

Г. Управляющій Министерствомъ Путей Сообщенія изволилъ замѣтить, что несмотря на предложеніе Техническо-Инспекторскаго Комитета отъ 8 Марта № 243, Начальники станцій или мѣстное Начальство желѣзныхъ дорогъ несообщаютъ *своевременно* Инспекціи свѣденій о происшествіяхъ, а Гг. Инспектора, иногда вовсе не доносятъ Министерству или присылаютъ свои рапорты по почтѣ, отъ чего свѣденія поступаютъ въ Ми-

*) См. также ниже на стр. 114 циркуляръ 31 Янв. 1872 г. № 301, и на стр. 143 циркуляръ 8 Августа 1872 г. № 2676.

нистерство весьма поздно, даже о такихъ случаяхъ, о которыхъ тотчасъ должно быть доведено до свѣденія Государя Императора; а между тѣмъ въ публикѣ распространяются тревожные слухи о происшествіяхъ, часто въ преувеличенномъ и даже въ ложномъ видѣ и вызываютъ нарѣканія на Управленія дорогъ.

Для устраненія столь вредныхъ послѣдствій несвоевременнаго извѣщенія Министерства о дѣйствительныхъ фактахъ происшествій, Его Сіятельство, Г. Управляющій Министерствомъ Путей Сообщенія, приказать изволилъ:

1) Чтобы о всякомъ происшествіи на желѣзныхъ дорогахъ: крушеніи и столкновеніи поѣздовъ, пожарахъ на станціяхъ и въ поѣздахъ, поврежденіи путевыхъ сооруженій, перерывѣ движенія отъ снѣжныхъ заносовъ и другихъ причинъ и о несчастныхъ случаяхъ съ людьми—мѣстные Начальники станцій, сейчасъ по первому свѣденію, увѣдомляли ближайшее лицо мѣстной Инспекціи *по телеграфу*;

2) Чтобы Гг. Управляющіе дорогами или ближайшіе къ мѣсту происшествія старшіе Начальники Управленія тотчасъ по полученіи свѣденій о случившемся фактѣ, съ своей стороны, доводя о семъ до свѣденія мѣстной Инспекціи, въ тоже время *доносили* телеграммами прямо отъ себя въ Техническо-Инспекторскій Комитетъ;

3) Чтобы Гг. Инспектора и ихъ Помощники о всѣхъ вышеозначенныхъ значительныхъ происшествіяхъ доносили Комитету *непремѣнно по телеграфу* безъ всякой задержки по полученіи болѣе точныхъ свѣденій, а подробные рапорты уже присылали по почтѣ; и

4) На Гг. Инспекторовъ возлагается строжайше слѣдить за точнымъ исполненіемъ сихъ правилъ Управленіями дорогъ.

1872 г.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 33.

(7 Января 1872 г.)

О принятіи мѣръ противъ опаздыванія поѣздовъ.

Изъ донесеній и вѣдомостей объ опаздываніи пассажирскихъ и почтовыхъ поѣздовъ усматривается, что на многихъ дорогахъ поѣзда почти постоянно опаздываютъ, чѣмъ, кромѣ важныхъ неудобствъ для публики, нарушаются росписанія т. е. правильность хода и скрещеній, столь необходимыя для безопасности движенія.

При разбирательствѣ причинъ опаздыванія обнаруживается во многихъ случахъ безпечность и нераспорядительность агентовъ;

такъ напримѣръ: очень часто бываетъ, что опазданіе приписывается недостатку паровъ, набиранію воды и топлива, тихой ѣздѣ и т. п. что не только не должно быть терпимо, но должно подвергать машинистовъ отвѣтственности; также часто поѣзда опаздываютъ отъ маневровъ на станціяхъ, отъ нагрузки багажа, отъ долгаго нерасчитаннаго ожиданія опаздавшаго встрѣчнаго поѣзда, отъ крайней медленности въ подачѣ помощи вспомогательнымъ паровозомъ и проч. что прямо показываетъ нераспорядительность или безпечность мѣстныхъ агентовъ и слабость наблюденія за ними Начальства.

На нѣкоторыхъ дорогахъ ослабленіе надзора за своевременнымъ отходомъ поѣздовъ дошло до того, что встрѣчаются такіе машинисты и начальники станцій, которые не придаютъ никакого значенія задержкѣ и промедленію поѣздовъ; между тѣмъ какъ правильность хода поѣздовъ и скрещеній составляетъ одну изъ главнѣйшихъ мѣръ для безопасности движенія и удобства для пассажировъ и почты.

Г. Управляющій Министерствомъ Путей Сообщенія приказать изволилъ: предложить Правленіямъ Обществъ и управляющимъ дорогами, на личной отвѣтственности которыхъ лежитъ правильность движенія, принять рѣшительныя мѣры противъ такихъ безпорядковъ и установить строгія правила взысканія съ машинистовъ, начальниковъ станцій и другихъ лицъ, распоряжающихся движеніемъ за медленный ходъ, задержку и опазданіе поѣздовъ если причиною этаго не были независящія отъ нихъ обстоятельства (force majeure), то въ отчетахъ о запаздываніи обозначать ясно причины и если опазданія произошли отъ нераспорядительности или по произволу служащихъ, то подвергать виновныхъ строгому взысканію.

При этомъ ввести обязательный порядокъ, чтобы по первому свѣденію о запазданіи поѣзда, начальники станцій сообщали депешами на слѣдующія станціи до оконечной и вывѣшивали для публики объявленія когда приблизительно можетъ придти опаздавшій поѣздъ, дабы примыкающія дороги, пассажиры, почта и содержатели извозовъ могли принять соотвѣтствующія мѣры.

Чинамъ Правительственныхъ Инспекцій подтверждается строжайше слѣдить за правильностію движенія и исполненіемъ сего циркуляра; о значительныхъ опозданіяхъ пассажирскихъ и почтовыхъ поѣздовъ болѣе $1^1/_2$ часа доносить депешами для опубликованія въ газетахъ, а о прочихъ представлять недѣльныя вѣдомости, тотчасъ *по окончаніи недѣли* съ обозначеніемъ взысканій, если оказались виновные въ неправильной задержкѣ поѣздовъ.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 301.

(31 Января 1872 г.)

Объ отмѣнѣ представленія Инспекторами своихъ донесеній и посылкѣ телеграммъ въ двойномъ числѣ экземпляровъ *).

Нѣкоторые Гг. Инспектора продолжаютъ представлять двойные, и даже тройные экземпляры разныхъ донесеній и вѣдомостей одинаковаго содержанія на имя Г. Исправляющаго должность Министра Путей Сообщенія, Исправляющаго должность Начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ и въ Технически-Инспекторскій Комитетъ, а также отдѣльныя на каждое лицо телеграммы о происшествіяхъ.

Хотя это и основывается на инструкціяхъ, данныхъ бывшимъ Главнымъ Инспекторомъ, составлявшимъ отдѣльное учрежденіе, но какъ нынѣ всѣ дѣла по Инспекціи сосредоточены въ Управленіи желѣзныхъ дорогъ, въ Технически-Инспекторскомъ Комитетѣ, то Его Сіятельство, Г. Управляющій Министерствомъ Путей Сообщенія, въ видахъ сокращенія переписки, приказать изволилъ, чтобы всѣ представленія и донесенія по Инспекціи, исключая вѣдомостей и отчетовъ, слѣдующихъ въ Статистическое Отдѣленіе Департамента желѣзныхъ дорогъ, адресовались Гг. Инспекторами на имя Начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ или въ Технически-Инспекторскій Комитетъ, а телеграммы присылались на имя Его Сіятельства, *съ копіями* для означеннаго Комитета (т. е. Его Сіятельству и Техническому Комитету въ одной депешѣ) что и предлагается къ исполненію Гг. Инспекторамъ.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 341.

(4 Февраля 1872 г.)

О недопущеніи Инспекторами новыхъ сооруженій и перестройки существующихъ сооруженій безъ утвержденія Министерства.

По силѣ статей 700 и 705 Т. XII Свод. Зак. Уст. Путей Сообщенія никакія новыя, на открытыхъ для движенія дорогахъ, сооруженія или значительныя передѣлки существующихъ, не могутъ производиться безъ предварительнаго разсмотрѣнія и утвержденія Министерства Путей Сообщенія, о чемъ прямо сказано и въ Уставахъ нѣкоторыхъ дорогъ.

Не смотря на законъ и Уставы обнаруживается, что на нѣкоторыхъ дорогахъ безъ утвержденія Министерства Путей Сооб-

*) См. также циркуляръ 28 Декабря 1871 г. № 3123 (стр. 112 и циркуляръ 8 Августа 1872 г. № 2676 стр. 143).

щенія производятся такія работы, которыя имѣютъ непосредственное вліяніе на безопасность и правильность движенія, а на дорогахъ, доходы коихъ гарантированы, увеличиваютъ расходы эксплоатаціи, хотя необходимость ихъ и не признана Министерствомъ. Такъ напримѣръ: на одной дорогѣ произведено расширеніе станціонныхъ путей, платформъ и водоснабженія, по случаю присоединенія къ ней другой дороги; на другой дорогѣ вопреки Устава построены 5 полустанцій, для разъѣзда поѣздовъ безъ утвержденія Министерства и тому подобное.

Г. Управляющій Министерствомъ Путей Сообщенія приказать изволилъ, обратить вниманіе на неправильность такихъ распоряженій и предложить Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ дорогъ отнюдь не приступать къ производству подобныхъ работъ безъ вѣдома и безъ разрѣшенія Министерства.

Во исполненіе приказанія Его Сіятельства сообщается объ этомъ Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ желѣзныхъ дорогъ и возлагается на Гг. Инспекторовъ обязанность не допускать безъ утвержденія проэктовъ новыхъ сооруженій и перестроекъ существующихъ, имѣющихъ значеніе для удобства, правильности и безопасности движенія и строго наблюдать за точнымъ исполненіемъ работъ согласно утвержденныхъ проэктовъ.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 367.
(7 Февраля 1872 г.)

Объ устраненіи задержекъ при слѣдованіи по желѣзнымъ дорогамъ воинскихъ командъ.

На одной изъ желѣзныхъ дорогъ воинскія ремонтныя команды, по случаю опозданія въ прибытіи по прямому сообщенію съ другой дороги, были задержаны на 9 часовъ до слѣдующаго товарнаго поѣзда; вслѣдствіе этого прибыли на слѣдующую передаточную станцію ночью, а какъ по конвенціямъ на этихъ дорогахъ товарные вагоны ночью не передаются, то команды простояли тамъ до утра и потеряли по маршруту цѣлыя сутки.

Г. Военный Министръ, сообщая о семъ Г. Управляющему Министерствомъ Путей Сообщенія, проситъ принять мѣры къ устраненію на будущее время возможности подобныхъ задержекъ при перевозкѣ войскъ, почему Его Сіятельство приказать изволилъ: сообщить объ этомъ для надлежащихъ распоряженій Правленіямъ желѣзныхъ дорогъ, при чемъ передача вагоновъ съ воинскими командами должна производиться и ночью, и въ случаѣ опозданія,

команды должны отправляться съ передаточныхъ станцій, преимущественно предъ грузами, съ первымъ отходящимъ поѣздомъ; если же болѣе четырехъ часовъ таковаго не предвидится и если команды состоятъ изъ значительнаго числа людей или лошадей, то слѣдовало-бы ихъ, при невозможности отправить съ пассажирскимъ поѣздомъ, отправлять съ экстренными товарными поѣздами. О вышеизложенномъ сообщается Правленіямъ, Управляющимъ и Инспекторамъ дорогъ, для зависящихъ распоряженій къ устраненію задержекъ въ слѣдованіи воинскихъ командъ.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 379.

(9 Февраля 1872 г.)

О способѣ устройства дверныхъ и оконныхъ затворовъ въ крытыхъ товарныхъ вагонахъ.

При освидѣтельствованіи товарныхъ крытыхъ вагоновъ разныхъ дорогъ на С.-Петербургской станціи Николаевской дороги, между прочимъ найдены слѣдующіе недостатки въ вагонныхъ затворахъ:

1) Дверныя полотна, отодвижныя на каткахъ, имѣющихъ малыя реборды, во многихъ вагонахъ, представляютъ возможность, безъ особаго усилія, снять съ желѣзной полосы, по которой ходитъ роликъ, нижній уголъ двернаго полотна противоположный пломбѣ, и потомъ, не повреждая ни пломбы, ни наружности вагона, отвести этотъ уголъ двернаго полотна отъ кузова на разстояніе достаточное для похищенія изъ вагона мелкой клади;

2) Оконныя отверстія въ нѣкоторыхъ вагонахъ не заперты наглухо, или незадѣланы изъ внутри вагона, какъ-бы это слѣдовало въ исполненіе циркуляра Технически-Инспекторскаго Комитета отъ 6 Октября 1871 года за № 2.235, *) а оставлены или вовсе незадѣланными, или же забиты весьма небрежно, тонкими досками;

3) Люки для нагрузки рельсовъ, въ нѣкоторыхъ вагонахъ, сдѣланы открывающимися не внутрь вагона, а наружу и, не имѣя внутреннихъ запоровъ, забиваются снаружи просто гвоздями.

Такое положеніе затворовъ и люковъ даетъ возможность проникать въ запертые и запломбированные вагоны безъ видимыхъ поврежденій, а дурная задѣлка оконъ и дверныхъ пазовъ допускаетъ въ вагоны искры, часто производящія пожары, почему Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ желѣзныхъ дорогъ предлагается принять, для устраненія подобныхъ важныхъ недостатковъ въ вагонахъ, надлежащія мѣры къ тому, чтобы устройство двер-

*) См. выше стр. 103.

ныхъ запоровъ вполнѣ предупреждало всякую возможность проникать въ вагонъ безъ поврежденія пломбъ и самаго вагона, и чтобы отверстія для оконъ и люки для нагрузки рельсовъ закрывались плотно и непремѣнно изнутри вагоннаго кузова прочными постоянными затворами и запорами.

Гг. Инспекторамъ предлагается лично удостовѣриться въ состояніи вагонныхъ затворовъ и, по силѣ 704, 705 и 706 ст. XII Т. Св. Зак. Уст. Пут. Сообщ., наблюсти за исполненіемъ сего предложенія на тѣхъ дорогахъ, до которыхъ оно будетъ относиться, и о послѣдующемъ донести.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 381.
(9 Февраля 1872 г.)

О заблаговременномъ опубликованіи всѣхъ измѣненій въ таксахъ на перевозку по желѣзнымъ дорогамъ и на особые сборы *).

По Уставамъ и Концессіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ установленъ высшій предѣлъ тарифовъ на перевозку пассажировъ по классамъ, и багажа и грузовъ по разрядамъ, изложеннымъ подробно въ Уставѣ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ; на основаніи правилъ того же Устава, примѣненнаго и къ другимъ дорогамъ, первоначальная *такса* по классификаціи на перевозку и на всякаго рода добавочные сборы по условіямъ перевозки устанавливается Правленіями и утверждается Министерствомъ Путей Сообщенія, а впослѣдствіи, при измѣненіяхъ, должна *по временамъ* представляться въ Министерство.

Вслѣдствіе развитія движенія, конкуренціи дорогъ между собою и учрежденія прямаго внутренняго и международнаго сообщеній, первоначальная классификація товаровъ, раздѣленныхъ по нормѣ на 3 разряда, подвергается частымъ измѣненіямъ, и такса на нѣкоторые грузы съ $^1/_{24}$ коп. понижается до $^1/_{65}$; въ этихъ пониженіяхъ является большое разнообразіе, обусловленное мѣстной перевозкой или прямымъ сообщеніемъ, и изданные дорогами тарифы въ прежнемъ ихъ видѣ, не могутъ служить руководствомъ для разсчетовъ публики, которая не имѣетъ возможности своевременно слѣдить за перемѣнами.

Почему Г. Управляющій Министерствомъ Путей Сообщенія призналъ необходимымъ предложить Совѣтамъ и Правленіямъ всѣхъ желѣзныхъ дорогъ составить, вновь *по дѣйствительно су-*

*) См. ниже на стр. 127 циркуляръ 15 Мая 1872 г. № 1470.

ществующей классификаціи и таксъ, тарифы: на перевозку пассажировъ, багажа и грузовъ *а)* по каждой дорогѣ, *б)* по группамъ и *в)* по международнымъ конвенціямъ, а равно всякихъ побочныхъ сборовъ, общихъ и частныхъ, основанныхъ на уставахъ, концессіяхъ и утвержденныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія условіяхъ на перевозку съ тѣмъ, чтобы эти тарифы были доставлены въ рукописи въ Техническо-Инспекторскій Комитетъ *не позже 1 Мая сего года*, не включая въ оные самыхъ условій перевозки, въ виду обсужденія общаго по сему предмету законодательства; при чемъ Его Сіятельство признаетъ необходимымъ о всякомъ измѣненіи въ таксѣ на перевозку и на побочные сборы, заблаговременно и независимо отъ публикаціи въ газетахъ, вывѣшивать на станціяхъ объявленія для публики и къ 1 числу каждой трети года доставлять въ Комитетъ вѣдомости о происшедшихъ перемѣнахъ *).

Предложеніе Г. Управляющаго Министерствомъ Путей Сообщенія сообщается для надлежащаго исполненія въ Совѣты Управленій и Правленія желѣзныхъ дорогъ и предлагается чинамъ Инспекціи имѣть за исполненіемъ наблюденіе.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 405.

(11 Февраля 1872 г.)

1) О перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ по оберъ-офицерскому положенію портупей-юнкеровъ и кандидатовъ на классную должность.

2) О предоставленіи права уполномоченнымъ отъ Правленій желѣзн. дор. агентамъ списывать копіи съ подлинныхъ актовъ дознаній о несчастныхъ случаяхъ, составленныхъ чинами Жандармскихъ Полицейскихъ Управленій.

Сообщается Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ для свѣденія и руководства Высочайше утвержденное положеніе Военнаго Совѣта, объявленное въ приказѣ по Военному Вѣдомству отъ 13 Января за № 19 о томъ, «чтобы портупей-юнкерамъ и кандидатамъ на классную должность, отправляющимся по выздоровленіи изъ врачебныхъ заведеній къ мѣстамъ служенія отпускать прогонныя деньги въ размѣрѣ, опредѣленномъ 381 ст. III кн. IV част. Св. Воен. Постанов. (изд. 1859 г.), тамъ, гдѣ

*) *Примѣчаніе.* Означенныя вѣдомости должны быть впредь доставляемы не въ Комитетъ, а въ Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ.

нѣтъ желѣзныхъ дорогъ; въ тѣхъ же мѣстахъ, гдѣ имѣются желѣзныя дороги, снабжать ихъ на проѣздъ по этимъ дорогамъ билетами по оберъ-офицерскому положенію».

А также циркуляръ Штаба Корпуса Жандармовъ отъ 27 Января сего года за № 5 слѣдующаго содержанія:

Шефъ жандармовъ, принимая во вниманіе необходимость Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ имѣть подробныя свѣденія о несчастныхъ случаяхъ, происходящихъ въ территоріи сихъ дорогъ, для требуемаго Министерствомъ Путей Сообщенія отчета по этому предмету, изволилъ приказать, чтобы въ случаѣ заявленнаго Правленіемъ дороги желанія имѣть копіи съ актовъ дознанія о какомъ либо несчастіи, происшедшемъ въ раіонѣ желѣзной дороги, производящіе дознанія чины Жандармскихъ Полицейскихъ Управленій желѣзныхъ дорогъ предоставляли-бы уполномоченнымъ отъ Правленія агентамъ, списывать копіи съ подлинныхъ актовъ, если они еще не отосланы по принадлежности.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 582.
(1 Марта 1872 г.)

Съ Циркуляромъ Шефа Жандармовъ отъ 28 Августа 1871 г. № 31 о разъясненіи обязанностей жандармскихъ чиновъ въ отношеніи Начальниковъ станцій.

Нижеслѣдующій циркуляръ Шефа Жандармовъ, отъ 28 Августа 1871 года № 31, о разъясненіи обязанностей чиновъ желѣзно-дорожныхъ Жандармскихъ Полицейскихъ Управленій въ отношеніи чинопочитанія и подчиненности, а также объ исполненіи ими законныхъ требованій Начальниковъ станцій о содѣйствіи,—предлагается Совѣтамъ Управленій, Правленіямъ, Управляющимъ и чинамъ Инспекцій желѣзныхъ дорогъ для свѣденія и руководства.

Циркуляръ Г. Шефа Жандармовъ 28 Августа 1871 года № 31
С.-Петербургъ.

На станціи одной изъ желѣзныхъ дорогъ во время буйствованія, въ нетрезвомъ видѣ, отставнаго офицера, жандармскіе чины, будучи приглашены Начальникомъ станціи увести пьянаго офицера, не исполнили этого потому, что находившіеся, въ числѣ публики, одинъ Штабъ, и одинъ Оберъ-Офицеры приказали имъ выйти вонъ на томъ основаніи, что будто-бы всякій нижній чинъ обязанъ исполнять приказаніе кромѣ своего начальства, и *всякаго военнаго офицера*, такъ какъ военный офицеръ есть начальникъ для всякаго нижняго чина.

Случай этотъ показалъ высшему Начальству Корпуса Жандармовъ, что нижніе жандармскіе чины не вполнѣ понимаютъ тѣ отношенія, которыя существуютъ въ военномъ быту между воинскими чинами.

Отношенія эти, отличающія собою воинскую организацію отъ гражданскаго быта, двухъ родовъ: 1) воинское чинопочитаніе, 2) подчиненность.

На основаніи Дисциплинарнаго Устава, изложеннаго въ XXIII кн., 6 ч. Св. В. П., изданія 1869 г., воинское чинопочитаніе заключается въ томъ, что всякій младшій воинскій чинъ обязанъ оказывать старшему въ чинѣ должное уваженіе какъ на службѣ, такъ и внѣ оной, между тѣмъ подчиненность является только тогда, когда воинскій чинъ въ силу закона обязанъ безпрекословно исполнять всѣ приказанія и распоряженія старшаго, который въ этомъ случаѣ является Начальникомъ младшаго и младшій въ случаѣ не исполненія такихъ приказаній Начальства всегда подвергается законной отвѣтственности. Между тѣмъ нижніе чины, на основаніи 209 ст. XXII кн. 6 ч. Св. В. П. изд. 1869 г., подвергаются наказаніямъ какъ за оскорбленіе начальника, *въ тѣхъ лишь случаяхъ*, когда они окажутся виновными въ оскорбленіи офицера или гражданскаго чиновника военнаго вѣдомства во время исполненія послѣдними обязанностей службы, а также состоящаго въ одномъ съ ними полку или управленіи.

На основаніи вышеприведеннаго закона жандармскіе чины не должны были исполнять приказанія посторонняго офицера, такъ какъ подобнымъ исполненіемъ приказанія посторонняго лица жандармскіе чины въ тоже время не исполняли прямыхъ своихъ служебныхъ обязанностей и тѣмъ подвергали себя отвѣтственности передъ своимъ Начальствомъ. Прямая же обязанность жандармскихъ чиновъ на линіяхъ желѣзныхъ дорогъ, въ силу новаго закона 19-го Мая сего года, заключается въ преслѣдованіи и пресѣченіи всякихъ преступленій и проступковъ. И такъ какъ жандармскіе чины на линіяхъ желѣзныхъ дорогъ замѣняютъ собою общую Полицію, то они обязаны неуклонно преслѣдовать всякаго нарушителя общественнаго порядка и спокойствія. Принимая же мѣры, указанныя въ подобныхъ случаяхъ закономъ, *жандармскіе чины должны знать, что принятыя ими законныя мѣры не могутъ быть отмѣнены никакимъ посторонннимъ лицомъ, какого бы званія это лицо ни было.*

Только при такомъ пониманіи своихъ правъ и обязанностей дѣятельность жандармскихъ чиновъ достигнетъ тѣхъ результатовъ,

которыхъ ожидаетъ законъ относительно огражденія общественнаго порядка и спокойствія.

Что же касается до исполненія законныхъ требованій Начальниковъ станцій, то жандармскіе чины должны имѣть въ виду, что эти лица на самыхъ станціяхъ являются представителями власти, ибо имъ ввѣрены, въ извѣстной степени, порядокъ и спокойствіе проѣзжающихъ по желѣзной дорогѣ. *Вслѣдствіе чего каждый Начальникъ станціи имѣетъ право, въ случаѣ надобности, требовать содѣйствія жандармскихъ чиновъ и въ сихъ случаяхъ такое требованіе для жандармскихъ чиновъ обязательно.*

Вопросъ этотъ уже былъ разъясненъ Начальникамъ Жандармскихъ Полицейскихъ Управленій циркулярнымъ предписаніемъ 6-го Іюля 1870 г. за №№ 3882—3887.

Въ заключеніе, предлагается какъ Начальникамъ Жандармскихъ Полицейскихъ Управленій, такъ и Начальникамъ Губернскихъ Жандармскихъ Управленій сдѣлать немедленное распоряженіе о разъясненіи предлагаемаго циркуляра, какъ подчиненнымъ гг офицерамъ, такъ и въ особенности унтеръ-офицерамъ, давъ симъ послѣднимъ по этому вопросу словесныя инструкціи.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 739.

(13 Марта 1872 г.)

О порядкѣ дѣйствій чиновъ Инспекціи Министерства Путей Сообщенія по надзору за желѣзн. дорогами *).

Во исполненіе приказанія Г. Управляющаго Министерствомъ Путей Сообщенія, сообщается Гг. Инспекторамъ для точнаго и непремѣннаго исполненія, а Совѣтамъ Управленій, Правленіямъ и Управляющимъ дорогами для свѣденія и руководства, предписаніе Его Сіятельства: о порядкѣ дѣйствій чиновъ Инспекціи по надзору за желѣзными дорогами.

«Высочайшимъ повелѣніемъ 31 Декабря 1866 г., объявленнымъ въ приказѣ Военнаго Министра отъ 8 Января 1867 г. № 15, чины Жандармской желѣзнодорожной Полиціи изъяты изъ вѣдомства инспекціи Министерства Путей Сообщенія и изъ нихъ образованы самостоятельныя Полицейскія Управленія, подчиненныя Шефу Жандармовъ.

Закономъ 19 Мая 1871 г. имъ предоставлены права и на нихъ возложены обязанности Общей Полиціи.

---

*) См. также ниже на стр. 126 циркуляръ 4 Апрѣля 1872 г. за № 1043.

При изъятіи жандармовъ изъ веденія Инспекціи и предоставленіи имъ общеполицейскихъ правъ, законъ 1857 г. о правахъ и обязанностяхъ чиновъ Инспекціи, въ отношеніи надзора за желѣзными дорогами (т. XII Уст. Пут. Сообщ.) остается въ своей силѣ.

Такимъ образомъ для надзора за желѣзными дорогами образовалось два параллельныя учрежденія, имѣющія каждое свои обязанности, свой кругъ дѣйствія и различныя по своему назначенію.

Жандармскія Управленія имѣютъ цѣлію сохраненіе порядка на дорогахъ въ Полицейскомъ отношеніи, а также, пресѣченіе проступковъ и преступленій и преслѣдованіе оныхъ въ духѣ карательномъ, Инспекція же напротивъ, по ст. 697 XII. Т. Уст. Пут. Сообщ., имѣетъ полную власть наблюдательную и предупредительную, въ отношеніи правильности управленія дорогами и эксплоатаціи оныхъ, а равно удобства и безопасности движенія.

Не смотря на столь ясное разграниченіе въ законахъ правъ и обязанностей Жандармскихъ желѣзно-дорожныхъ Управленій и Инспекціи Министерства Путей Сообщенія, возникаютъ съ обѣихъ сторонъ нѣкоторыя недоразумѣнія, въ особенности по вопросу опроизводствѣ дознаній о происшествіяхъ, — почему Управляющій Министерствомъ Путей Сообщенія находитъ необходимымъ сдѣлать чинамъ Инспекціи дорогъ, по силѣ 718 ст. Устава, слѣдующія разъясненія касающихся до нихъ законовъ о надзорѣ за желѣзными дорогами.

Изъятіе жандармскихъ чиновъ изъ вѣдомства Министерства Путей Сообщенія и предоставленіе имъ полицейской власти нисколько не отмѣняетъ сущности обязанностей и отвѣтственности, возложенныхъ на Инспекцію закономъ 6-го Іюля 1857 года (т. XII, ст. 697—717).

Но при этомъ требуется измѣненіе нѣкоторыхъ порядковъ въ ихъ исполненіи, несогласныхъ съ послѣдовавшимъ послѣ того измѣненіемъ судебныхъ уставовъ и съ уставомъ Уголовнаго судопроизводства 1864 г.

Сообразно съ сими законами чины Инспекціи не имѣютъ права производить при дознаніяхъ допросовъ и слѣдствій о проступкахъ и преступленіяхъ и призывать къ спросу постороннихъ лицъ, такъ какъ это общимъ закономъ, примѣненнымъ положеніемъ 19 Мая 1871 г. и къ Жандармскимъ Полицейскимъ Управленіямъ, предоставлено только полиціи; но это не слагаетъ съ чиновъ Инспекціи обязанности, возложенной на нихъ ст. 705 въ случаѣ несчастныхъ происшествій, относящихся до устройства пути и его принадлежностей, лично и немедленно производить осмотръ и розысканіе;

при чемъ Инспекторъ, въ нужныхъ случаяхъ, долженъ сообщать полиціи объ открывающихся слѣдахъ проступковъ и преступленій и имѣетъ право по ст. 705, если будетъ назначено формальное слѣдствіе, присутствовать при ономъ въ качествѣ эксперта.

По этой статьѣ закона на Инспекторѣ лежитъ прямая обязанность раскрыть, хотя бы при этомъ и не было несчастія съ людьми, техническія причины происшествія, происходятъ ли онѣ отъ случайности, недостатка устройства или отъ нарушенія техническихъ правилъ содержанія дороги, движенія и эксплоатаціи, съ цѣлію принятія мѣръ къ устраненію этихъ причинъ на будущее время. Это тѣмъ болѣе необходимо, что многіе случаи могутъ вовсе не подлежать судебному разбирательству, а потребовать важныхъ административныхъ распоряженій Министерства Путей Сообщенія.

По этому Господинъ Управляющій Министерствомъ Путей Сообщенія предписываетъ чинамъ инспекціи въ отношеніи осмотра и дознаній о причинахъ безпорядковъ и происшествій на дорогѣ, принять къ руководству слѣдующія правила, основанныя на существующихъ законахъ:

1. «При первомъ извѣщеніи Начальникомъ мѣстной станціи или другимъ лицомъ о происшествіи съ поѣздами, вагонами и паровозами, Инспекторъ, или его помощникъ, долженъ отправиться на мѣсто происшествія (ст. 705) и составить актъ осмотра въ техническомъ отношеніи, за подписью служащихъ дороги и съ ихъ объясненіями, не дѣлая формальныхъ допросовъ.

2. Такой актъ дознанія Инспекторъ представляетъ въ Технически-Инспекторскій Комитетъ съ своимъ заключеніемъ и, если при этомъ открываются слѣды проступковъ или преступленія, сообщаетъ въ тотъ же день Жандармской желѣзно-дорожной Полиціи.

3. Ежели объ этомъ случаѣ уже производится полицейское дознаніе или слѣдствіе, Инспекторъ сообщаетъ свои замѣчанія о техническихъ причинахъ происшествія и присутствуетъ, на основаніи ст. 705, при дознаніи и слѣдствіи въ качествѣ эксперта, не вмѣшиваясь въ самое производство дознанія или слѣдствія.

4. При невозможности быть на мѣстѣ сейчасъ послѣ происшествія, или отсутствіи при производствѣ полиціею дознанія — Инспекторъ испрашиваетъ отъ лица, производившаго дознаніе или слѣдствіе, копіи съ документовъ, касающихся до опредѣленія технически-эксплоатаціонныхъ причинъ происшествія для вышеозначенной цѣли: принятія мѣръ на будущее время, особенно если по дознанію случай будетъ признанъ не подлежащимъ судебному разбирательству.

5. При исполненіи прочихъ обязанностей по надзору за дорогами, какъ въ отношеніи безопасности, такъ и правильности и удобствъ движенія, а также по ревизіи счетовъ, повѣркѣ сборовъ, запасовъ и грузовъ, и осмотрѣ путей, подвижнаго состава и сооруженій, въ отношеніи нарушенія концессій, уставовъ и правилъ эксплоатаціи, Инспекторъ составляетъ акты и донесенія, но, еслибы при этомъ обнаружилось дѣйствіе, составляющее проступокъ или преступленіе, предусмотрѣнные въ уложеніи о наказаніяхъ (подлогъ, кража, мошенничество и т. п.), то Инспекторъ не производитъ самъ дознаній или слѣдствія, а составляетъ актъ о своихъ дѣйствіяхъ, за подписью служащихъ дороги, и передаетъ обнаруженные факты или слѣды проступка или преступленія въ тотъ же день на распоряженіе чиновъ желѣзно-дорожнаго Полицейскаго Управленія, принявъ мѣры къ сохраненію этихъ фактовъ или слѣдовъ.

6. Въ случаяхъ замѣченныхъ безпорядковъ по нарушенію спокойствія, благочинія и безопасности (ст. 711), требующихъ немедленнаго принятія полицейскихъ мѣръ или употребленія силы, Инспекторъ не приступаетъ къ личнымъ распоряженіямъ, а предоставляетъ это чинамъ Жандармской Полиціи или, за отсутствіемъ ихъ, Начальникамъ станцій, и въ случаѣ надобности доноситъ Технически-Инспекторскому Комитету.

7. По надзору за эксплоатаціей желѣзныхъ дорогъ и при разбирательствѣ поступковъ служащихъ, неподлежащихъ судебному разсмотрѣнію, Инспекторъ поступаетъ самостоятельно по силѣ 703 и 713 ст. Уст. Пут. Сообщ. и доноситъ Комитету.

8. Но это не лишаетъ его права, въ случаѣ надобности, на основаніи 3 пункта Высочайшаго повелѣнія 31 Декабря 1866 г., обращаться за содѣйствіемъ къ Жандармско-Полицейскому Управленію; равнымъ образомъ не устраняетъ его отъ обязанности содѣйствовать чинамъ Полицейскаго Управленія, по своей части и въ предѣлахъ предоставленной ему власти, если отъ него это будетъ потребовано.

9. Чины Инспекціи обязаны стремиться къ единодушному дѣйствію съ чинами Жандармской Полиціи по надзору за желѣзными дорогами и устранять всякія пререканія и столкновенія, вредящія только дѣлу, представляя о своихъ недоразумѣніяхъ на разрѣшеніе Технически-Инспекторскаго Комитета.

10. Вообще же чины Инспекціи обязаны въ точности и неуклонно руководствоваться законами о надзорѣ за желѣзными дорогами (Уст. Пут. Сообщ. ст. 697—717), опредѣляющими ихъ права и обязанности».

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 1043.

(4 Апрѣля 1872 г.)

О правѣ чиновъ Инспекціи присутствовать при дознаніяхъ и слѣдствіяхъ о происшествіяхъ на желѣзныхъ дорогахъ и получать съ актовъ, составленныхъ по сему предмету Жандармскими чинами копіи.

По приказанію Г. Испр. должность Начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ, въ дополненіе къ циркуляру отъ 13 Марта за № 739, сообщается для свѣденія отношеніе Товарища Шефа Жандармовъ Генералъ-Адъютанта Графа Левашева къ Господину Управляющему Министерствомъ Путей Сообщенія отъ 24 минувшаго Марта за № 1535, разъясняющее циркуляръ по Корпусу Жандармовъ 27 Января сего года за № 5 *).

«На отношеніи отъ 11 минувшаго Февраля за № 17, имѣю честь увѣдомить Ваше Сіятельство, что въ виду циркулярнаго распоряженія по Корпусу Жандармовъ отъ 27 Января сего года за № 5, которымъ предписано чинамъ Жандармскихъ Полицейскихъ Управленій желѣзныхъ дорогъ не отказывать агентамъ Правленій Обществъ желѣзныхъ дорогъ въ выдачѣ копій съ актовъ производимыхъ ими дознаній,—вопросъ о выдачѣ таковыхъ же копій лицамъ командированнымъ отъ Инспекціи желѣзныхъ дорогъ, по мнѣнію моему, вполнѣ разрѣшенъ, такъ какъ по смыслу означеннаго циркуляра жандармскіе чины должны признавать какъ агентовъ Правленій, такъ и лицъ отъ Инспекціи желѣзныхъ дорогъ за уполномоченныхъ отъ Управленія желѣзныхъ дорогъ.—Что же касается до присутствованія Правительственныхъ Инспекторовъ при производствѣ упомянутыхъ дознаній, то хотя со введеніемъ въ дѣйствіе Судебныхъ Уставовъ (1864 г.) приглашеніе къ слѣдствію депутатовъ отъ разныхъ вѣдомствъ положительно отмѣнено, но примѣняясь къ 1090, 1157, 1158 и 1160 ст. Уст. Уголов. Судопр., по которымъ при производствѣ слѣдствій о должностныхъ лицахъ или о нарушеніи казеннаго интереса, допускаются къ бытности при слѣдственныхъ дѣйствіяхъ уполномоченные отъ начальства или казеннаго Управленія, я признаю возможнымъ сдѣлать распоряженіе, чтобы чины Жандармскихъ Полицейскихъ Управленій допускали присутствовать при производимыхъ ими дознаніяхъ, лицъ Инспекціи желѣзныхъ дорогъ».

---

*) См. выше стр. 120.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 1387.
(30 Апрѣля 1872 г.)

Объ обязанности врачей, служащихъ по желѣзнымъ дорогамъ производить по требованію чиновъ Жандармской желѣзно-дорожной Полиціи судебно-медицинскіе осмотры и изслѣдованія.

Въ разрѣшеніе вопроса, возбужденнаго Совѣтомъ Управленія Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ по предмету призыва чинами Жандармскихъ Полицейскихъ Управленій къ дознаніямъ и осмотрамъ вольнопрактикующихъ врачей, служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ, Г. Министръ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Шефомъ Жандармовъ приказать изволилъ; сообщить Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ что медики, находящіеся на службѣ частнаго Общества, не имѣютъ права уклоняться отъ исполненія требованій чиновъ Жандармскихъ Управленій для судебно-медицинскихъ осмотровъ и изслѣдованій, не только по общей обязанности каждаго врача прибыть по первому призыву слѣдователя или Полиціи для судебно-медицинскаго дознанія, но и по спеціальной обязанности своей, какъ врачей извѣстнаго желѣзнодорожнаго раіона, изъятаго изъ вѣденія общей Полиціи; по этому жандармскимъ чинамъ предоставляется полное право въ каждомъ случаѣ обращаться по своему усмотрѣнію къ врачамъ общей Полиціи или къ врачамъ, служащимъ на желѣзныхъ дорогахъ.

Во исполненіе приказанія Его Сіятельства, сообщается объ этомъ для надлежащаго объявленія Гг. врачамъ, находящимся на службѣ въ частныхъ Обществахъ желѣзныхъ дорогъ.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 1470.
(15 Мая 1872 г.)

О публикованіи измѣненій въ тарифахъ на перевозку по желѣзнымъ дорогамъ въ Правительственномъ Вѣстникѣ *).

Вслѣдствіе неоднократныхъ заявленій товаро-хозяевъ, что многія дороги, измѣняя свои тарифы въ произвольные сроки, не публикуютъ *своевременно* о повышеніяхъ и пониженіяхъ оныхъ или публикуютъ только въ мѣстныхъ газетахъ, чѣмъ затрудняютъ торговые разсчеты и сдѣлки, такъ какъ торговцы не имѣютъ возможности знать заблаговременно объ этихъ измѣненіяхъ и слѣдить за оными.

*) См. также выше на стр. 118 циркуляръ 9 Февраля 1872 г, № 381.

Принимая въ соображеніе, что Правленія дорогъ по концессіямъ и уставамъ, обязаны о повышеніи тарифовъ публиковать за три мѣсяца до приведенія въ дѣйствіе сего измѣненія и самыя выгоды дорогъ требуютъ, чтобы пониженія тарифовъ дѣлались извѣстны публикѣ сколь можно ранѣе, Г. Министръ Путей Сообщенія приказать изволилъ: вмѣнить въ обязанность Правленій строго соблюдать эти правила и дѣлать публикаціи, кромѣ мѣстныхъ вѣдомостей и другихъ газетъ, *въ Правительственномъ Вѣстникѣ*.

При этомъ Его Сіятельство приказать изволилъ подтвердить Правленіямъ объ исполненіи циркулярнаго предложенія Инспекторско-Техническаго Комитета отъ 9 Февраля за № $\frac{381}{29}$ въ коемъ между прочимъ срокъ представленія дѣйствующихъ тарифовъ былъ назначенъ Г. Министромъ «не позже 1 Мая сего 1872 года».

О чемъ для исполненія сообщается Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ и Гг. Инспекторамъ для наблюденія за исполненіемъ.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 1778.
(10 Іюня 1872 г.)

О связи рельсовъ желѣзными тяжами на мостахъ свыше 10 саж. длиною въ томъ случаѣ, когда рельсы уложены на продольныхъ брусьяхъ.

По приказанію Начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ, предлагается Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ принять мѣры, чтобы на инспектируемыхъ ими дорогахъ по всѣмъ мостамъ длиною болѣе 10 саж., по которымъ рельсы уложены на продольныхъ брусьяхъ, рельсы эти были бы связаны между собою желѣзными тяжами, не менѣе трехъ на каждый рельсъ.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 2830.
(14 Іюня 1872 г.)

Временныя правила на 1872 г. по отчужденію частныхъ имуществъ подъ желѣзную дорогу *).

Высочайше утвержденнымъ въ 6 день Мая 1872 г. положеніемъ Комитета Министровъ постановлено: дозволить въ видѣ временной, собственно на 1872 годъ, мѣры, въ тѣхъ случаяхъ, когда занятіе частнаго имущества подъ желѣзную дорогу и ея принадлежности требуется неотлагательно и добровольнаго соглашенія

*) См. также циркуляръ 9 Января 1873 г. за № 101.

между владѣльцемъ и Обществомъ не послѣдовало, а выжиданіе оцѣнки имущества можетъ остановить работы, занимать такія имущества подъ желѣзныя дороги по совершеніи описи, съ соблюденіемъ нижеслѣдующихъ правилъ:

1) Если отходящія подъ желѣзную дорогу имущества требуется занять неотлагательно, линія желѣзной дороги провѣшена и одобрена Инспекціею, то, по удостовѣренію о семъ Инспекціи и съ разрѣшенія Губернатора, назначается опись такихъ имуществъ на общемъ основаніи, но съ тѣмъ, чтобы она была произведена въ двухъ—недѣльный срокъ, не выжидая 6 мѣсячнаго срока, указаннаго Св. Зак. Т. X ч. II ст. 1865 и 1866.

2) Въ случаяхъ когда какія либо изъ требуемыхъ по закону для описи свѣдѣній не могутъ быть доставлены во время самой описи, производство таковой не останавливается, а недостатокъ означенныхъ свѣдѣній оговаривается въ самой описи и свѣдѣнія сіи владѣльцами доставляются впослѣдствіи въ Оцѣночную Коммисію, которою повѣряются при оцѣнкѣ.

3) Планъ отчуждаемыхъ имуществъ составляется Обществомъ желѣзной дороги и утверждается подписью всѣхъ лицъ участвующихъ въ производствѣ описи.

4) По совершеніи описи, она, вмѣстѣ съ планомъ, представляется Губернатору для распоряженія объ оцѣнкѣ отчуждаемаго имущества участвующимъ въ описи Членомъ Городской или Земской Полиціи отводятся въ распоряженіе Общества и затѣмъ всѣ претензіи владѣльцевъ по отчужденію такихъ имуществъ обращаются въ Оцѣночную Коммисію.

5) Въ случаѣ, если бы сверхъ занятаго по описи имущества потребовалось впослѣдствіи занять еще часть имущества, то таковое производится также порядкомъ, установленнымъ настоящими правилами съ составленіемъ дополнительной описи и плана.

6) Затѣмъ въ отношеніи дальнѣйшаго хода дѣла по отчужденію имуществъ подъ желѣзную дорогу, поступать по правиламъ, изложеннымъ въ Св. Зак. Т. X. Ч. I и въ продолженіяхъ къ нимъ.

и 7) Всѣ издержки по командированію лицъ для составленія описей имуществъ и для производства оцѣнокъ, а равно канцелярскія и чертежныя издержки производятся на счетъ подлежащихъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ.

О таковомъ Высочайшемъ повелѣніи, по приказанію г. Министра Путей Сообщенія, сообщается Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ для свѣдѣнія и руководства.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 1893.

(20 Іюня 1872 г.)

О мѣрахъ къ предупрежденію движенія вагоновъ отъ вѣтра.

Неоднократные случаи разбитія подвижнаго состава, порчи путей и даже насчастія съ людьми отъ разбѣга, двинутыхъ вѣтромъ, вагоновъ по разслѣдованіямъ обнаруживаютъ, кромѣ небрежности служащихъ, недостаточность и неудовлетворительность мѣръ, принимаемыхъ Управленіями желѣзныхъ дорогъ, къ предупрежденію самопроизвольнаго движенія вагоновъ отъ вѣтра; такъ напримѣръ опыты показываютъ, что клинья съ одной стороны колесъ, постоянные запоры путей, находящіеся не подъ колесами вагоновъ, а въ нѣкоторомъ разстояніи, запертыя стрѣлки и т. п. не удерживаютъ разбѣгающихся вагоновъ.

Вслѣдствіе сего Г. Министръ Путей Сообщенія приказать изволилъ: сдѣлать обязательнымъ для Управленій дорогъ: во-первыхъ, чтобы вагоны, оставляемые на путяхъ по отцѣпкѣ паровоза, были непремѣнно заторможены и сцѣплены между собою; во-вторыхъ, если оставляемые вагоны не имѣютъ тормазовъ, то чтобъ непосредственно подъ обѣими парами колесъ съ разныхъ сторонъ были накладываемы на оба рельса переносныя шпалы, съ вырѣзкою для рельсъ.

Установляемыя Г. Министромъ Путей Сообщенія правила предосторожности противъ самопроизвольнаго движенія вагоновъ отъ вѣтра, по резолюціи Его Сіятельства, сообщаются Гг. Инспекторамъ и Управляющимъ желѣзными дорогами для точнаго исполненія и Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ для свѣденія и надлежащихъ съ ихъ стороны распоряженій.

Инструкція Правительственнымъ Инспекторамъ строющихся желѣзныхъ дорогъ *).

(3 Іюля 1872 г.)

§ 1. Для наблюденія со стороны Правительства за правильностью и тщательностью производства работъ и поставокъ, необходимыхъ для полнаго сооруженія желѣзныхъ дорогъ и снабженія оныхъ всѣми принадлежностями, учреждается Инспекція.

§ 2. Инспекція состоитъ: на линіяхъ малаго протяженія—изъ Инспектора и его помощника, а на линіяхъ значительнаго протяженія—изъ Инспектора и участковыхъ Инспекторовъ.

---

*) Дополненіе см. ниже циркуляръ 13 Іюля 1873 г. № 3120.

§ 3. Къ обязанности Инспектора относится наблюденіе за тѣмъ, чтобы: а) всѣ работы по сооруженію дороги и поставки, служащія для снабженія ея подвижнымъ составомъ и другими принадлежностями для эксплоатаціи, исполнялись во всемъ согласно условіямъ и въ сроки, опредѣленные Высочайше утвержденными уставами Обществъ желѣзныхъ дорогъ, а также согласно съ приложенными къ Уставамъ техническими условіями и согласно съ проектами, утвержденными Министерствомъ Путей Сообщенія; б) чтобы до утвержденія проектовъ или до полученія особаго разрѣшенія Министра Путей Сообщенія на производство работъ, безъ утвержденныхъ проектовъ, не было приступаемо къ работамъ; в) чтобы всѣ работы по сооруженію дороги были произведены во всѣхъ частяхъ своихъ тщательно, правильно, прочно и согласно требованіямъ строительнаго искуства и мѣстнымъ климатическимъ условіямъ, и чтобы всѣ употребляемые въ работу матеріалы вполнѣ удовлетворяли своему назначенію, какъ своимъ качествомъ, такъ и своими размѣрами; г) чтобы возводимыя постройки положеніемъ и размѣрами своими удовлетворяли во всемъ требованіямъ постановленій Министра Путей Сообщенія № 1, о предѣлахъ приближенія строеній къ путямъ желѣзной дороги, и № 2 о размѣрахъ мостовъ и путепроводовъ; д) чтобы къ постройкамъ въ чертѣ городовъ не было приступаемо ранѣе, чѣмъ состоится соглашеніе Общества съ Городскими думами, или не будетъ особо разрѣшено Министромъ, въ чертѣ же крѣпостей или другихъ стратегическихъ пунктахъ ранѣе, чѣмъ будетъ получено на то разрѣшеніе Военнаго Министра, и е) чтобы въ чертѣ городовъ постройки производились во всемъ согласно съ постановленіями Устава строительнаго.

§ 4. Инспекторъ получаетъ изъ Министерства Путей Сообщенія скрѣпленныя копіи: съ Устава образовавшагося Общества, техническихъ условій, разцѣночной вѣдомости и всѣхъ утвержденныхъ проектовъ.

§ 5. Инспекторъ не долженъ допускать устройства мостовъ и трубъ и закладку фундаментовъ, какъ подъ искуственныя сооруженія, такъ и подъ гражданскія строенія иначе, какъ по предварительномъ удостовѣреніи: для искуственныхъ сооруженій въ достаточности ихъ отверстія и удовлетворительности избранной для каждаго изъ сихъ сооруженій системы, а для всѣхъ сооруженій и проектовъ вообще въ удовлетворительности рода основанія и достаточности глубины заложенія съ свойствами грунта и клима-

тическими и другими мѣстными условіями. Всѣ нужныя для сего изысканія производятся Обществомъ по указанію Инспектора.

По вырытіи котловановъ подъ основанія искуственныхъ сооруженій или рвовъ подъ фундаменты важнѣйшихъ строеній, Инспекторъ, или по его порученію, Помощникъ его, или одинъ изъ участковыхъ Инспекторовъ, долженъ освидѣтельствовать качество грунта и, совмѣстно съ Главнымъ Инженеромъ Общества или лицомъ имъ уполномоченнымъ, опредѣлить систему основанія и фундамента для каждаго сооруженія и строенія, соображаясь со свойствами грунта и мѣстными условіями.

Засыпка котловановъ и фундаментовъ не должна быть допускаема до осмотра Инспекторомъ или Помощникомъ его, или же однимъ изъ участковыхъ Инспекторовъ, устроеннаго основанія или фундамента. Освидѣтельствованіе это производится, по полученіи отъ производителя работъ извѣщенія, объ окончаніи основанія или фундамента, дабы не задерживать дальнѣйшаго производства работъ.

При невыполненіи Обществомъ возлагаемой на него техническими условіями обязанности, не приступать къ работамъ, безъ предварительнаго удостовѣренія Инспекціи въ удовлетворительности рода основанія, сообразно съ свойствами грунта; Инспекторъ вправѣ требовать открытія запасныхъ частей для должнаго осмотра. Заключеніе о выборѣ системы основанія для каждаго сооруженія или важнаго строенія излагается въ особыхъ журналахъ Инспектора и Главнаго Инженера Общества или лицъ ими уполномоченныхъ. Журналы эти, по окончаніи освидѣтельствованія основанія, представляются Инспекторомъ въ подлинникѣ въ Технически-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ съ удостовѣреніемъ, что работа исполнена согласно съ требованіями Инспектора, а копіи съ нихъ сообщаются Правленію Общества.

Инспекторъ удостовѣряется непосредственными опытами въ доброкачественности гидравлическаго раствора, употребляемаго при возведеніи искуственныхъ сооруженій, и совмѣстно съ Главнымъ Инженеромъ Общества, или лицомъ имъ уполномоченнымъ, опредѣляетъ пропорцію составныхъ частей раствора.

§ 6. Желѣзные мосты, съ пролетами не болѣе 20-ти саж., по окончаніи ихъ или передъ открытіемъ движенія, испытываются по распоряженію Инспектора способомъ, который будетъ Министерствомъ указанъ. Мосты, съ пролетомъ болѣе 20-ти саж., испытываются Коммисіею, имѣющей быть назначенною для оконча-

тельнаго освидѣтельствованія дороги передъ открытіемъ по ней правильнаго движенія. Всѣ журналы испытаній представляются въ Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, а копіи съ нихъ передаются въ Правленіе Общества.

§ 7. На каждомъ представляемомъ Обществомъ проектѣ искуственнаго сооруженія, Инспекторъ удостовѣряетъ своею подписью достаточность его отверстія и удовлетворительность укрѣпленія подошвы мостовыхъ конусовъ, а также достаточность возвышенія насыпей на разливахъ рѣкъ, и удовлетворительность укрѣпленія откосовъ этихъ насыпей. Для мостовъ, строющихся чрезъ судоходныя рѣки, Инспекторъ удостовѣряетъ достаточность возвышенія низа фермъ для свободнаго прохода судовъ безъ мачтъ.

§ 8. При устройствѣ временныхъ мостовъ, Инспекторъ руководствуется существующими на сей предметъ постановленіями Министерства Путей Сообщенія. Въ случаѣ устройства во время работъ временныхъ вѣтвей, Инспекторъ наблюдаетъ, чтобы движеніе по онымъ производилось съ должнымъ порядкомъ и достаточною безопасностью. Также надлежитъ Инспектору строго наблюдать, чтобы подмостки, кружалы, копры и другія временныя устройства, какъ при постройкѣ мостовъ и трубъ, такъ и при возведеніи зданій были сдѣланы прочно, по общепринятымъ системамъ и изъ матеріаловъ надлежащаго размѣра. Инспекторъ наблюдаетъ, чтобы по сборкѣ желѣзныхъ мостовъ, металлическія части ихъ не были загрунтованы олифою или окрашены масляною краскою, прежде чѣмъ части эти будутъ осмотрѣны имъ или лицомъ имъ уполномоченнымъ.

§ 9. Рельсы должны быть согласны съ изготовленными Обществомъ темплетами, а сіи послѣднія съ утвержденными чертежами, а по вѣсу—съ техническими условіями, приложенными къ Уставу Общества. Инспекторъ долженъ требовать отъ Правленія Общества доставленія ему точныхъ свѣденій, гдѣ и на какихъ заводахъ заказаны Правленіемъ рельсы и скрѣпленія, а также на какихъ кондиціяхъ сдѣланы заказы. По мѣрѣ поставки рельсовъ, Инспекторъ требуетъ отъ Правленія Общества, доставленія ему подлинныхъ журналовъ испытанія рельсовъ пріемщиками Общества на заводахъ. По доставкѣ рельсовъ на линію они подвергаются Инспекторомъ испытаніямъ, опредѣленнымъ техническими условіями Устава Общества. Журналы испытаній представляются въ Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ въ подлинникѣ, за общимъ подписаніемъ Инспектора и Главнаго Инженера Об-

щества. При доставкѣ на линію водопроводныхъ трубъ всѣхъ размѣровъ, должны быть предъявлены Инспектору работъ акты испытанія ихъ на заводахъ пріемщиками Общества.

§ 10. Инспекторъ наблюдаетъ за доброкачественностью балласта и правильною укладкою пути, а также стрѣлокъ и крестовинъ; при этомъ обращаетъ особенное вниманіе на то, чтобы въ кривыхъ внѣшній рельсъ имѣлъ соотвѣтствующее радіусу кривой возвышеніе надъ внутреннимъ рельсомъ; чтобы путь въ кривыхъ былъ надлежащимъ образомъ уширенъ; чтобы въ кривыхъ радіусомъ менѣе 250 саж., рельсы до укладки были выгнуты прессомъ или другимъ способомъ; и чтобы переходы отъ прямыхъ къ кривымъ не были слишкомъ рѣзки.

§ 11. Особенное вниманіе Инспектора обращается на водоснабженіе станцій, которое должно быть вполнѣ обезпечено во всякое время года, соотвѣтственно съ предполагаемымъ на дорогѣ движеніемъ. Для этого Инспекторъ дороги долженъ убѣдиться личнымъ наблюденіемъ въ достаточности и годности воды тѣхъ источниковъ, изъ которыхъ предположено будетъ снабдить станціи водою. Кромѣ потребности для движенія поѣздовъ, водоснабженіе станцій должно быть достаточно и для продовольствія живущихъ на станціи и должно обезпечивать станціи, въ случаѣ пожаровъ, надлежащимъ расположеніемъ и устройствомъ пожарныхъ кранов. Инспекторъ опредѣляетъ совмѣстно съ Главнымъ Инженеромъ Общества или лицомъ имъ уполномоченнымъ, силу каждой водоподъемной паровой машины, сообразно съ мѣстными условіями, и утверждаетъ проектъ ея; опредѣляетъ также діаметры и толщину чугунныхъ водопроводныхъ трубъ и наблюдаетъ за надлежащею глубиною ихъ заложенія, а равно правильностью укладки и вообще за полною исправностью какъ водопровода и паровой машины, такъ и водяныхъ баковъ и другихъ приборовъ водоснабженія. При установкѣ паровыхъ котловъ Инспекторъ производитъ испытаніе котла, на основаніи правилъ, которыя будутъ для сего опредѣлены Министерствомъ Путей Сообщенія.

§ 12. Инспекторъ, совмѣстно съ Главнымъ Инженеромъ Общества или лицомъ имъ уполномоченнымъ, распредѣляетъ зданія и платформы на станціяхъ, сообразно съ мѣстными обстоятельствами, и опредѣляетъ число и мѣсто необходимыхъ переѣздовъ черезъ желѣзную дорогу, сообразно съ мѣстными потребностями.— Мнѣніе свое по этому предмету Инспекторъ сообщаетъ Технически-Инспекторскому Комитету желѣзныхъ дорогъ на заключеніе.

§ 13. Инспекторъ наблюдаетъ, чтобы зданія, для которыхъ по техническимъ условіямъ Устава обязательны желѣзныя крыши, покрывались русскимъ листовымъ желѣзомъ, и чтобы способы отопленія зданій и нагрѣва воды для паровозовъ, а также вентиляціи зданій, въ особенности кузницъ и паровозныхъ сараевъ, достигали вполнѣ своей цѣли.

§ 14. Инспектору вмѣняется въ обязанность наблюдать за надлежащимъ отводомъ воды отъ полотна дороги и нигдѣ не допускать такого застоя воды, который могъ-бы дѣйствовать разрушительно на основаніе полотна дороги.

§ 15. При освидѣтельствованіи подвижнаго состава, Инспекторъ требуетъ, чтобы ему представлялись свидѣтельства объ испытаніи паровозныхъ котловъ, какъ заграничныхъ, такъ и внутренняго приготовленія, затѣмъ самъ производитъ испытаніе этихъ котловъ, на основаніи правилъ, которыя будутъ для сего опредѣлены Министромъ Путей Сообщенія, и производитъ повѣрку удовлетворительности какъ котловъ, такъ и остальныхъ частей паровозовъ, а также подробнымъ осмотромъ вагоновъ, и если найдетъ необходимымъ, то и испытаніемъ, убѣждается въ прочности вагоновъ и ихъ удобствѣ. Инспекторъ долженъ также удостовѣрить, что подвижной составъ устроенъ согласно съ техническими условіями, приложенными къ Уставу Общества и съ утвержденными проектами. Предъ открытіемъ дороги для эксплоатаціи, Инспекторъ представляетъ въ Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ вѣдомость о числѣ наличныхъ паровозовъ и вагоновъ за общимъ подписомъ своимъ и главнаго Инженера Общества; наблюдаетъ также, чтобы подвижной составъ, употреблявшійся во время постройки дороги, былъ приведенъ въ надлежащую и полную исправность.

§ 16. Принадлежности пути, какъ-то: стрѣлки, крестовины, поворотные круги и подвижныя тележки, а также телеграфные приборы и устройства, приборы водоснабженія, меблировка станцій, машины, станки и проводы въ мастерскихъ, и прочія поставки, должны быть также осмотрѣны Инспекторомъ, который обязанъ удостовѣриться, что всѣ эти поставки исполнены въ размѣрахъ и въ количествахъ, опредѣленныхъ разцѣночною вѣдомостью, и притомъ вполнѣ удовлетворяютъ своему назначенію.

§ 17. Инспекторъ долженъ осматривать производящіяся работы сколь возможно чаще, такъ чтобы не упускать изъ вида и наблюденія ни одной части производящихся построекъ и поставокъ и слѣдить за ходомъ и успѣхомъ ихъ непрерывно.

По мѣрѣ производства работъ и поставокъ, Правленіе Общества или его уполномоченные, представляютъ Инспектору счеты о выдачѣ суммъ изъ опредѣленнаго на основаніи Устава Общества капитала.

Инспекторъ повѣряетъ эти счеты на мѣстѣ съ количествомъ дѣйствительно исполненныхъ работъ и поставокъ, исправляетъ ихъ въ случаѣ ошибокъ и составляетъ по нимъ свидѣтельства на полученіе платежей.

Свидѣтельства эти, за подписью Инспектора, выдаются Правленію Общества, или его уполномоченнымъ, для предъявленія къ расчету, а счеты, представленные Правленіемъ и засвидѣтельствованные Инспекторомъ, хранятся при дѣлахъ послѣдняго.

Выдача Инспекторомъ свидѣтельствъ Обществу должна послѣдовать безъ промедленій и не позже 14 дней по полученіи счетовъ.

Основаніемъ для составленія счетовъ и оцѣнки матеріаловъ, работъ, поставокъ и другихъ расходовъ, при составленіи Инспекторомъ свидѣтельствъ, служитъ утвержденная разцѣночная вѣдомость съ ея приложеніями.

§ 18. Правильность и сообразность съ дѣйствительною потребностью вѣдомостей предметовъ, подлежащихъ, на основаніи Устава Общества, освобожденію отъ таможенныхъ пошлинъ при ввозѣ ихъ изъ-за границы, представляемыхъ Правленіемъ Общества въ Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ, для исходатайствованія необходимаго разрѣшенія, должны быть повѣрены и засвидѣтельствованы Инспекторомъ.

§ 19. Инспектору дозволяется допускать, по своему усмотрѣнію, мѣстныя измѣненія въ утвержденномъ направленіи линіи въ предѣлахъ полосы, шириною 3 версты съ каждой стороны, утвержденнаго направленія, но съ тѣмъ, чтобы при этомъ не было отступленій отъ техническихъ условій, не было измѣнено положеніе станцій и не ухудшилась утвержденная профиль дороги, т. е. не уменьшились бы радіусы закругленій и не увеличились бы: величина и длина уклоновъ, длина кривыхъ радіусомъ въ 500 саж., и менѣе, и вообще протяженіе дороги.

Кромѣ указанныхъ выше измѣненій въ направленіи дороги и продольной профили, Инспектору предоставляется право, подъ его отвѣтственностью, во время производства работъ, разрѣшать и утверждать еще всѣ такія измѣненія въ утвержденныхъ проектахъ, немедленное допущеніе которыхъ будетъ вызвано необходимостью, вслѣдствіе особыхъ свойствъ грунта, состоянія водъ, силы ледо-

хода, свойствъ матеріаловъ, или другихъ мѣстныхъ или техническихъ условій.

О всѣхъ допущенныхъ имъ отступленіяхъ отъ утвержденныхъ проектовъ, Инспекторъ долженъ доносить Начальнику Управленія желѣзныхъ дорогъ, съ представленіемъ надлежащихъ краткихъ чертежей или выкопировокъ изъ плана и продольной профили дороги и съ объясненіемъ причинъ, вынудившихъ эти измѣненія.

Инспекторъ наблюдаетъ, чтобы всякія предполагаемыя измѣненія въ работахъ, сверхъ разрѣшенныхъ имъ, были представляемы на утвержденіе въ Министерство Путей Сообщенія своевременно, для того, чтобы они могли быть утверждены до приступа къ работамъ по этимъ измѣненіямъ.

Инспектору предоставляется право утверждать типы и проекты всѣхъ деревянныхъ мостовъ, устраиваемыхъ на свайныхъ опорахъ при высотѣ опоръ не свыше 3-хъ сажень; всѣхъ переѣздныхъ мостовъ надъ желѣзною дорогою, кромѣ устраиваемыхъ на шоссе, всѣхъ переѣздовъ, оградъ, верстовыхъ и уклонныхъ знаковъ, водоподъемныхъ и водоемныхъ зданій, казармъ на линіи, сторожевыхъ домовъ, будокъ для стрѣлочниковъ, и всякаго рода службъ при жилыхъ домахъ, съ обязанностью представлять копію съ каждаго утвержденнаго имъ типа или проекта въ Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ.

На проектахъ всѣхъ прочихъ сооруженій и построекъ, представляемыхъ Обществомъ на утвержденіе Министерства Путей Сообщенія, Инспекторъ удостовѣряетъ, что проектъ согласенъ съ мѣстными условіями, и вмѣстѣ съ тѣмъ сообщаетъ по каждому проекту свое заключеніе.

§ 20. Инспекторъ представляетъ своевременно Начальнику Управленія желѣзныхъ дорогъ о всѣхъ тѣхъ работахъ и поставкахъ по устройству дороги, которыя по его мнѣнію было-бы удобно и полезно произвести послѣ открытія движенія, какъ напр. укрѣпленіе откосовъ, окраска, заготовка защитъ отъ снѣжныхъ заносовъ и т. п.

§ 21. Въ случаѣ командировки Министерствомъ Путей Сообщенія лицъ или Коммисіи для освидѣтельствованія производящихся работъ и поставокъ, Инспекторъ обязанъ сообщить имъ всѣ имѣющіяся у него данныя и оказывать всякое содѣйствіе къ исполненію возложеннаго на нихъ порученія.

§ 22. Инспекторъ имѣетъ право, до освидѣтельствованія дороги Правительственною Коммисіею, разрѣшить движеніе по до-

рогѣ рабочихъ поѣздовъ, если это, по его усмотрѣнію, окажется возможнымъ и если Правленіемъ Общества будутъ приняты надлежащія мѣры для должнаго порядка и безопасности движенія. — Объ открытіи рабочаго движенія Инспекторъ обязывается тотчасъ донести Начальнику Управленія желѣзныхъ дорогъ.

§ 23. Въ случаѣ неправильнаго или непрочнаго производства работъ, Инспекторъ сообщаетъ свои замѣчанія Инженерамъ или агентамъ Общества словесно, а въ случаѣ неисполненія ими словесныхъ его требованій, заявляетъ эти требованія въ формѣ письменныхъ нарядовъ съ опредѣленіемъ срока, къ которому неправильныя или непрочныя работы должны быть отмѣнены или передѣланы вновь. Если къ опредѣленному нарядомъ сроку не будутъ устранены замѣченныя и заявленныя Инспекторомъ неправильныя дѣйствія со стороны Общества, то Инспекторъ прекращаетъ дальнѣйшее производство неправильныхъ работъ, извѣщаетъ о томъ Правленіе Общества для безотлагательнаго принятія съ его стороны надлежащихъ мѣръ къ устраненію безпорядковъ, и въ тоже время доноситъ о томъ телеграммою Министру Путей Сообщенія.

§ 24. Инспекторъ не входитъ въ разбирательство споровъ и жалобъ на Общество и его агентовъ со стороны рабочихъ, поставщиковъ, подрядчиковъ, служащихъ, землевладѣльцевъ и другихъ постороннихъ лицъ, такъ какъ споры и жалобы эти подлежатъ разбирательству судебныхъ мѣстъ и лицъ.

§ 25. Инспекторъ наблюдаетъ, чтобы помѣщенія для рабочихъ были достаточно просторны, здоровы и устроены сообразно съ временемъ года и климатическими условіями, и чтобы пища, одежда и обувь рабочихъ были удовлетворительны и не имѣли дурнаго вліянія на здоровье рабочихъ.

Инспекторъ наблюдаетъ также, чтобы заболѣвающимъ рабочимъ доставлялось надлежащее медицинское пособіе; для чего въ мѣстахъ отдаленныхъ отъ городовъ, были устроены лазареты, снабженные необходимыми медикаментами, при медикѣ, фельдшерахъ и необходимой прислугѣ. — При неисполненіи Правленіемъ Общества сихъ обязанностей, Инспекторъ увѣдомляетъ о томъ Правленіе, прося его о скорѣйшемъ отстраненіи недостатковъ и при неисполненіи сихъ требованій въ двухъ-недѣльный срокъ, доноситъ о томъ телеграммою Начальнику Управленія желѣзныхъ дорогъ.

§ 26. Инспекторъ, по истеченіи каждой трети года, требуетъ отъ Главнаго Инженера Общества доставленія краткой вѣдомости

о ходѣ и успѣхѣ работъ и поставокъ. Вѣдомость эту съ своими замѣчаніями Инспекторъ представляетъ въ Министерство Путей Сообщенія. Къ 1 Марта каждаго года Инспекторъ доставляетъ въ Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ отчетные документы за минувшій годъ, установленные постановленіемъ Министра отъ 20 Мая 1866 г. за № 6.—Отчетъ этотъ сопровождается свѣдѣніемъ о произведенныхъ расходахъ, какъ по расчетамъ съ Обществомъ, такъ и по самой Инспекціи.

§ 27. Ежегодно въ Февралѣ мѣсяцѣ Инспекторъ представляетъ Начальнику Управленія желѣзныхъ дорогъ свой отзывъ о технической дѣятельности лицъ, состоящихъ по Министерству и уволенныхъ для занятій въ Общество строющейся дороги, съ указаніемъ степени удовлетворительности произведенныхъ каждымъ изъ сихъ лицъ построекъ.

§ 28. О всѣхъ особенныхъ случаяхъ и происшествіяхъ, какъ то: смертныхъ случаяхъ со служащими или рабочими, весенніхъ поврежденіяхъ, обвалахъ сооруженій, взрывахъ котловъ, пожарахъ, неудовольствій большаго числа рабочихъ и проч., Инспекторъ немедленно доноситъ телеграммою Начальнику Управленія желѣзныхъ дорогъ.

§ 29. Инспектору поручается наблюдать, чтобы всѣ Правительственныя требованія и распоряженія, сообщаемыя Правленію Общества, исполнялись въ точности и неотлагательно; для чего Инспекторъ извѣщается обо всѣхъ подобныхъ требованіяхъ и распоряженіяхъ.

§ 30. Въ случаѣ замѣченныхъ со стороны техниковъ и другихъ лицъ, участвующихъ въ производствѣ работъ, злоупотребленій, приносящихъ прочности сооруженія или интересамъ казны вредъ, Инспекторъ заявляетъ о томъ Правленію Общества для неотлагательнаго устраненія или удаленія виновныхъ въ этомъ лицъ, отъ работъ, а въ случаѣ неисполненія Правленіемъ Общества требованія Инспектора, онъ доноситъ о томъ Начальнику Управленія желѣзныхъ дорогъ, для зависящихъ съ его стороны распоряженій. При этомъ Инспекторъ обязанъ также наблюдать, чтобы Правленіе Общества своевременно представляло на утвержденіе Министра Путей Сообщенія назначеніе тѣхъ служащихъ Общества, которые по Уставу Общества должны быть утверждаемы Министромъ, и до такого утвержденія не долженъ допускать приступа къ работамъ.

§ 31. Инспекторъ обязанъ оказывать всякое законное и отъ него зависящее содѣйствіе Обществу и его непосредственнымъ ру-

ководителямъ дѣла во всемъ, что можетъ касаться до успѣшнаго сооруженія дороги, и съ этой цѣлью долженъ быть посредникомъ и ходатаемъ за Общество у мѣстныхъ административныхъ учрежденій.

§ 32. Ко времени освидѣтельствованія дороги Коммисіею, которая имѣетъ быть назначена для удостовѣренія въ возможности открыть по дорогѣ правильное движеніе, Инспекторъ обязанъ истребовать отъ Главнаго Инженера Общества исполнительную продольную профиль дороги и, по повѣркѣ ея съ постановленными знаками, въ отношеніи протяженія линіи и размѣровъ уклоновъ и кривыхъ, представляетъ ее Коммисіи.

§ 33. Во время болѣзни, командировокъ и вообще продолжительнаго отсутствія Инспектора, его должность исправляетъ Помощникъ его или одинъ изъ участковыхъ Инспекторовъ, по выбору Инспектора и съ утвержденіемъ сего выбора Начальникомъ Управленія желѣзныхъ дорогъ.

§ 34. Инспекторъ имѣетъ казенную печать съ надписью: «Инспекторъ (№ №) желѣзной дороги».—Таковыя же печати, съ соотвѣтственною надписью, имѣютъ и Участковые Инспектора.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 3208.

(7 Іюля 1872 г.)

О распубликованіи по станціямъ желѣзныхъ дорогъ положенія о перевозкѣ нижнихъ чиновъ.

Изъ циркуляровъ Главнаго Штаба Военнаго Министерства, объявленныхъ по Военному вѣдомству, видно, что Правленія нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогъ, по соглашенію съ Главнымъ Штабомъ, обязались, нижнихъ чиновъ увольняемыхъ въ кратковременный отпускъ, перевозить по желѣзнымъ дорогамъ за уменьшенную противу обыкновеннаго, пассажирскаго тарифа, плату.

Между тѣмъ, Главный Штабъ въ отношеніи отъ 24 минувшаго Іюня № 1764, изъясняетъ, что начальники нѣкоторыхъ станцій желѣзныхъ дорогъ, не смотря на означенное соглашеніе Правленій, отъ нижнихъ чиновъ, увольняемыхъ въ кратковременный отпускъ, не принимаютъ свидѣтельствъ на проѣздъ, съ платою по уменьшенному тарифу, а требуютъ плату по тарифу, что по мнѣнію Штаба происходитъ отъ неизвѣстности Начальника, станцій и кассирамъ, часто мѣняющимся, принятыхъ Правленіями дорогъ обязательствъ относительно перевозки нижнихъ чиновъ, а потому Штабъ проситъ о распоряженіи, чтобы положенія о перевозкѣ

нижнихъ чиновъ были сдѣланы извѣстными на всѣхъ станціяхъ, посредствомъ, напримѣръ, напечатанія сихъ положеній и наклейки ихъ на станціонныхъ кассахъ.

О вышеизложенномъ сообщается Правленіямъ желѣзныхъ дорогъ для надлежащаго распоряженія къ удовлетворенію означеннаго ходатайства Главнаго Штаба.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 4454.
(24 Іюля 1872 г.)

О нетребованіи подписки отъ отправителей огнестрѣльныхъ припасовъ для Военнаго вѣдомства, относительно отвѣтственности за вредъ, могущій произойти для поѣзда, вслѣдствіе воспламененія означенныхъ припасовъ.

Г. Военный Министръ, сообщая, что Управленіе одной желѣзной дороги отказываетъ перевозить по сей дорогѣ, отправляемые Артиллерійскимъ Управленіемъ Кіевскаго Военнаго Округа, огнестрѣльные припасы, безъ представленія подписки въ томъ, что отправитель этихъ припасовъ принимаетъ на себя отвѣтственность за вредъ, могущій произойти для поѣзда, вслѣдствіе воспламененія ихъ и какъ выполненіе сего представляетъ весьма серьозныя затрудненія для артиллерійскихъ учрежденій, которыя подобныхъ подписокъ выдавать и брать на себя отвѣтственность въ случаѣ какого либо несчастія, не могутъ, проситъ о распоряженіи, чтобы желѣзнодорожныя Управленія въ подобныхъ случаяхъ, отъ отправителей огнестрѣльныхъ припасовъ упомянутыхъ подписокъ не требовали.

Имѣя въ виду, что при перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ пороха и проч. огнестрѣльныхъ припасовъ, отправляемыхъ Военнымъ вѣдомствомъ, слѣдуетъ руководствоваться правилами, изложенными въ Высочайше утвержденномъ 13 Декабря 1862 года Положеніи о перевозкѣ войскъ, въ коемъ упомянутыхъ подписокъ для отправителей не установлено, Его Сіятельство, Г. Министръ Путей Сообщенія изволилъ приказать, чтобы желѣзнодорожныя Управленія при перевозкѣ огнестрѣльныхъ припасовъ, отправляемыхъ по непосредственному распоряженію воинскихъ управленій, или чрезъ подрядчиковъ сихъ управленій означенныхъ подписокъ отъ отправителей не требовали, а въ точности соблюдали правила, изложенныя въ Высочайше утвержденномъ 13 Декабря 1862 года Положеніи о перевозкѣ войскъ *).

*) Положеніе о перевозкѣ войскъ, Высочайше утвержденное 13 Декабря 1862 г. замѣнено новымъ положеніемъ, Высочайше утвержденнымъ въ 12 день Января 1873 г. см. приложеніе № 2.

О таковомъ приказаніи Г. Министра Путей Сообщенія, увѣдомляются Правленія желѣзныхъ дорогъ для надлежащаго исполненія.

Циркуляръ Технически - Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 2532.

(31 Іюля 1872 г.)

О правильной организаціи службы стрѣлочниковъ.

Большинство случаевъ схода съ рельсовъ и столкновенія вагоновъ, паровозовъ и поѣздовъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, происходитъ, какъ обнаруживается слѣдствіями, отъ неправильной постановки стрѣлокъ и дурнаго ихъ содержанія и вообще отъ неисправностей стрѣлочниковъ.

Инспекторъ одной изъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ приписываетъ большую часть такихъ неисправностей и несчастій утомленію этихъ служащихъ отъ черезмѣрно продолжительной работы, особенно въ ненастное и зимнее время, при чемъ доводитъ до свѣдѣнія Министерства, что на большихъ станціяхъ инспектируемой имъ дороги стрѣлочники часто дежурятъ безсмѣнно 24 часа; въ слѣдствіе чего онъ и предложилъ Правленію дороги: немедленно принять мѣры къ болѣе правильной организаціи службы стрѣлочниковъ.

Технически-Инспекторскій Комитетъ съ своей стороны находитъ, что дежурство стрѣлочниковъ на большихъ станціяхъ, продолжающееся цѣлыя сутки, при неимѣніи часто зимой времени и мѣста отогрѣться, становится весьма обременительно; а на маленькихъ станціяхъ, при значительномъ движеніи поѣздовъ, служба дѣлается даже почти безсмѣнною и совершенно изнурительною;

что въ видахъ экономіи число стрѣлочниковъ часто до крайности ограничено и стрѣлочнику поручается обыкновенно нѣсколько стрѣлокъ (иногда до восьми), которыя онъ обязанъ содержать въ чистотѣ и порядкѣ, что особенно затруднительно въ зимнее время, и вмѣстѣ съ тѣмъ стрѣлочнику приходится перебѣгать отъ одной стрѣлки къ другой для перевода ихъ по требованію движенія, подвергаясь при этомъ опасности для жизни;

что не соразмѣрная силамъ человѣка продолжительность трудной работы стрѣлочниковъ не можетъ не порождать въ нихъ утомленія и не притуплять ихъ вниманія;

что обязанность этихъ служителей требуетъ трезвости, хорошей сообразительности и расторопности, между тѣмъ содержаніе стрѣлочниковъ въ большей части случаевъ одинаково съ содержаніемъ простыхъ рабочихъ, имѣющихъ отдыхъ, а часто еще и особые заработки.

Означенныя соображенія сообщаются Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ желѣзныхъ дорогъ, для обращенія особаго вниманія на организацію службы стрѣлочниковъ и, принявъ въ соображеніе важность ихъ обязанностей для безопасности движенія—должности эти, согласно циркуляру отъ 31 Октября 1870 г. № 1719 *), замѣщать только лицами вполнѣ надежными и трезвыми, и, не обременяя ихъ свыше ихъ силъ дежурствами, доставлять всѣмъ стрѣлочникамъ удобныя жилыя помѣщенія на самыхъ станціяхъ или вблизи оныхъ.

Циркуляръ Технически - Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 2676,
(8 Августа 1872 г.)

О своевременномъ доставленіи по телеграфу свѣдѣній о происшествіяхъ на желѣзныхъ дорогахъ.

Г. Товарищъ Министра Путей Сообщенія изволилъ замѣтить, что правила установленныя Г. Министромъ, сообщенныя Правленіямъ дорогъ, Управляющимъ и Инспекторамъ въ циркулярѣ 8 Марта 1871 г. № 243 и подтвержденныя циркуляромъ отъ 28 Декабря за № 3123 **), не на всѣхъ дорогахъ въ точности исполняются и мѣстные Начальники не доносятъ телеграммами Министерству о происшествіяхъ на желѣзныхъ дорогахъ, такъ что въ газетахъ, по частнымъ свѣденіямъ, появляются статьи о несчастныхъ случаяхъ на дорогахъ, прежде нежели Министромъ получаются объ этомъ офиціальныя донесенія.

Его Превосходительство Николай Николаевичъ приказать изволилъ вновь подтвердить Инспекторамъ, Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ желѣзныхъ дорогъ объ обязательномъ съ ихъ стороны исполненіи установленныхъ въ циркулярѣ № 3123 пун. 2, правилъ донесенія депешами въ Технически-Инспекторскій Комитетъ о поименованныхъ въ пунктѣ 1 случаяхъ на желѣзныхъ дорогахъ, а также о грабежахъ и значительныхъ покражахъ на этихъ дорогахъ; при чемъ телеграммы о болѣе важныхъ случаяхъ должны быть посылаемы Инспекторами и мѣстными Начальниками Управленій желѣзныхъ дорогъ не только въ вышеуказанный Комитетъ, но и къ Господину Министру Путей Сообщенія.

Таковое приказаніе сообщается для надлежащаго исполненія Инспекторамъ, Совѣтамъ Управленій, Правленіямъ и Управляющимъ желѣзныхъ дорогъ.

---

*) См. выше стр. 94.

**) См. выше стр. 95 и 112.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 2961.

(21 Августа 1872 г.)

О порядкѣ заготовленія въ вагонахъ особыхъ отдѣленій для пассажировъ прямаго сообщенія, снабженныхъ билетами на таковыя отдѣленія.

По заявленію одного изъ Инспекторовъ желѣзныхъ дорогъ, при покупкѣ пассажирами билетовъ прямаго сообщенія на цѣлыя отдѣленія, часто случается, что при перемѣнѣ вагоновъ на передаточныхъ станціяхъ, по разнообразности устройства раздѣленія вагоновъ на отдѣленія и при распредѣленіи мѣстныхъ пассажировъ, неоказывается свободныхъ отдѣленій и такимъ семействамъ, взявшимъ билеты на цѣлое отдѣленіе, приходится помѣщаться даже въ разныхъ вагонахъ, отъ чего возникаютъ основательныя жалобы пассажировъ и затрудненія на станціяхъ въ удовлетвореніи ихъ справедливаго требованія.

Для устраненія сего неудобства необходимо, что бы станція, выдавшая билеты на цѣлое отдѣленіе, предупреждала объ этомъ слѣдующія передаточныя станціи и чтобы эти станціи сохраняли свободными для такихъ пассажировъ соотвѣтствующія отдѣленія преимущественно предъ прочими пассажирами.

Почему Г. Управляющій Министерствомъ Путей Сообщенія приказать изволилъ поручить Г. Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ предложить вышеприведенныя правила Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ къ руководству.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 3193.

(4 Сентября 1872 г.)

Согласно утвержденному Г. Начальникомъ Управленія желѣзныхъ дорогъ 5 Августа сего года журналу Технически-Инспекторскаго Комитета за № 569, сообщается для руководства, при составленіи проектовъ арестантскихъ вагоновъ, нижеслѣдующая записка объ условіяхъ, которымъ должно удовлетворять это приспособленіе, съ чертежами внутренняго приспособленія этихъ вагоновъ.

При проектированіи вагоновъ размѣры оныхъ могутъ быть увеличены, но никакъ не уменьшены противъ показанныхъ на означенныхъ чертежахъ.

Копія.

Условія внутренняго приспособленія въ 40-ка мѣстныхъ арестантскихъ вагонахъ.

1) Внутренное расположеніе арестантскихъ вагоновъ можетъ быть:

А. съ офицерскимъ отдѣленіемъ.

(Чертежъ 18) въ немъ кромѣ офицерскаго, 35 мѣстъ для арестантовъ и конвойныхъ.

Б. безъ офицерскаго отдѣленія:

а) раздѣленный глухою перегородкою съ дверью на мужское, въ 25-ть и женское отдѣленія—12-ть мѣстъ (чертежъ 19) и

б) безъ раздѣленій на 37-мъ человѣкъ *) (чертежъ 20).

2) Если вагонъ имѣетъ мужское и женское отдѣленія, то въ каждомъ изъ нихъ должно быть по особому ретираду.

3) Вентиляторы, устроенные въ потолкахъ вагоновъ, *въ видѣ трубъ* съ рѣшетчатыми отверстіями и чтобы число ихъ удовлетворяло цѣли; такіе же вентиляторы имѣть и въ ретирадныхъ мѣстахъ.

4) Зимой, на полахъ стелятся матовики.

5) Печи, съ топкою *извнѣ*: для устраненія всякаго злоупотребленія со стороны арестантовъ.

6) Для воды, въ питье арестантамъ приспособляются желѣзные *подвижные* ящики (баки) или ставятся ушаты.

7) Освѣщеніе ночью необходимо фонарями, прибитыми на стѣнахъ, въ достаточномъ числѣ.

8) Внѣшнія двери должны быть съ хорошими запорами и замками.

Примѣчаніе. Устройство арестантскихъ вагоновъ безъ сквозныхъ проходовъ (въ длину) и съ боковыми дверьми признано неудобнымъ, потому что въ противномъ случаѣ Начальникъ конвоя почти лишенъ возможности наблюдать за тѣмъ, что дѣлается между арестантами и какъ исполняютъ свои обязанности конвойные.

---

*) Число дѣйствительныхъ мѣстъ во всѣхъ арестантскихъ вагонахъ, вслѣдствіе необходимыхъ въ нихъ приспособленій, менѣе номинальной величины сихъ вагоновъ.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 3347.
(13 Сентября 1872 г.)

О своевременномъ сообщеніи свѣдѣній относительно нѣкоторыхъ происшествій на желѣзныхъ дорогахъ чинамъ Жандармскаго Полицейскаго Управленія и о производствѣ дорожнымъ Начальствомъ осмотровъ мѣста происшествія.

Нѣкоторыя Управленія желѣзныхъ дорогъ циркулярными приказами поручаютъ своимъ агентамъ составлять акты о происшествіяхъ на желѣзныхъ дорогахъ, предоставляя усмотрѣнію этихъ агентовъ: сообщать эти акты или не сообщать Жандармскимъ Управленіямъ, смотря по тому, имѣетъ или не имѣетъ происшествіе уголовный характеръ, при чемъ самимъ агентамъ предоставляется право рѣшать: заключаются-ли въ происшествіи признаки преступленія.

Другія Управленія желѣзныхъ дорогъ приглашаютъ къ составленію дознанія о происшествіяхъ не чиновъ Жандармскаго Управленія, а чиновъ Общей Полиціи.

Сообщая объ этомъ, Штабъ Корпуса Жандармовъ, въ отношеніи отъ 23-го Марта 1872 г. за № 1,522, объясняетъ, что такія распоряженія желѣзнодорожныхъ Управленій устраняютъ чиновъ жандармскихъ командъ на желѣзныхъ дорогахъ отъ участія въ составленіи самыхъ актовъ и затрудняютъ ихъ въ своевременномъ донесеніи высшему начальству о происшествіяхъ, случающихся на дорогахъ и въ представленіи подробныхъ о нихъ отчетовъ, а потому проситъ принять мѣры къ устраненію означенныхъ распоряженій.

Вслѣдствіе сего отношенія Штаба Корпуса Жандармовъ признается необходимымъ разъяснить Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ, что разбирательство всѣхъ дѣлъ, заключающихъ въ себѣ характеръ преступленія или проступка, по Судебнымъ Уставамъ 20-го Ноября 1864 года, принадлежитъ или Мировымъ Судьямъ, или Общимъ Судебнымъ Установленіямъ, по сообщеніямъ Полиціи или Мировымъ Судьямъ, или Судебнымъ Слѣдователямъ, Прокурорамъ или ихъ товарищамъ (Устав. Уголов. Судопр. ст. 42, 249, 251 и 252).

Полицейскія власти сообщаютъ Мировому Судьѣ о тѣхъ только, обнаруженныхъ въ кругѣ ихъ дѣйствія, проступкахъ, которые подлежатъ преслѣдованію безъ жалобъ частныхъ лицъ, или когда лица, потерпѣвшія отъ преступленія обратятся съ жалобами прямо въ Полицію (ст. 48 и 49 того же Устава).

Дѣла, изъятыя изъ вѣдомства Мировыхъ Судей, подлежатъ вѣдомству Окружныхъ Судовъ, по производствѣ предварительнаго слѣдствія, чрезъ Судебныхъ Слѣдователей при содѣйствіи Полиціи и при наблюденіи Прокуроровъ и ихъ товарищей (того же Устава ст. 200 и 249).

О всякомъ происшествіи, заключающемъ въ себѣ признаки преступленія или проступка, Полиція немедленно и никакъ не позже сутокъ, по полученіи о томъ свѣденія, сообщаетъ Судебному Слѣдователю и Прокурору или его Товарищу (ст. 150 Уст. Уголов. Судопр.).

Когда же Судебнаго Слѣдователя, Прокурора или его Товарища нѣтъ на мѣстѣ, то Полиція, сообщая имъ о происшествіи, заключающемъ въ себѣ признаки преступнаго дѣянія, вмѣстѣ съ тѣмъ производитъ о немъ дознаніе и по производствѣ онаго передаетъ его Судебному Слѣдователю, которому впослѣдствіи сообщаетъ и всѣ собранныя ею, дополнительныя свѣденія и, передавая дознанія Слѣдователю, доноситъ Прокурору или его Товарищу (ст. 252 и 255 Устав. Уголов. Судопр.).

По статьѣ же 256 того же Устава Полиція до прибытія Судебнаго Слѣдователя, принимаетъ мѣры, необходимыя для того, чтобы предупредить уничтоженіе слѣдовъ преступленія и пресѣчь подозрѣваемому способы уклоняться отъ Суда и слѣдствія.

Наконецъ 261 ст. (Уст. Уголов. Судопр.). распространяетъ всѣ вышеизложенныя правила на всѣ должностныя лица, исполняющія въ кругу вѣдомства ихъ Полицейскія обязанности.

Высочайше утвержденными 19-го Мая 1871 года правилами: о порядкѣ дѣйствій чиновъ Корпуса Жандармовъ по изслѣдованію преступленій, распубликованными въ Указѣ Правительствующаго Сената отъ 1-го Іюня 1871 года за № 452, къ чинамъ Жандармскихъ Полицейскихъ Управленій желѣзныхъ дорогъ примѣнены общія, прописанныя выше, постановленія Устава Уголовнаго Судопроизводства, съ соблюденіемъ сими чинами правилъ указанныхъ въ статьяхъ 12—14 Положенія о порядкѣ дѣйствій чиновъ Корпуса Жандармовъ, по изслѣдованію преступленій.

Изъ соображенія приведенныхъ выше законоположеній съ отношеніемъ Штаба Корпуса Жандармовъ отъ 23-го Марта 1872 г. за № 1,522 оказывается, что сдѣланныя нѣкоторыми Управленіями желѣзныхъ дорогъ распоряженія о составленіи агентами оныхъ, актовъ о каждомъ происшествіи, случающемся на дорогахъ, составленіе такихъ актовъ самими Управленіями безъ участія и вѣ-

дома чиновъ Жандармскаго Управленія или приглашеніе къ тому чиновъ Общей Полиціи, противорѣчатъ законамъ, по сему предмету изданнымъ.

А потому предлагается Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ, гдѣ сдѣланы подобныя распоряженія, немедленно отмѣнить оныя и принять къ исполненію слѣдующія правила:

1) О всѣхъ происшествіяхъ на желѣзныхъ дорогахъ могущихъ заключать въ себѣ признаки преступленія или проступка, а также о крушеніи и столкновеніи поѣздовъ, паровозовъ и дрезинъ, сопровождающихся несчастіями съ людьми, мѣстное желѣзнодорожное начальство сообщаетъ депешею, безъ малѣйшаго замедленія, ближайшему мѣстному начальству Жандармскаго Полицейскаго Управленія дороги, гдѣ случилось означенное происшествіе или несчастіе.

2) Если отъ какого либо происшествія будетъ загроможденъ или испорченъ путь желѣзной дороги и необходимо будетъ привести оный немедленно въ порядокъ, для безостановочнаго и правильнаго движенія, то мѣстное дорожное Начальство, сообщивъ о происшествіи кому слѣдуетъ, какъ объяснено выше, приступаетъ тотчасъ же къ осмотру происшедшаго и развѣдываетъ о его причинахъ, съ приглашеніемъ къ тому мѣстнаго Жандармскаго Унтеръ-Офицера и затѣмъ приводитъ все въ надлежащій порядокъ; но при этомъ обязано тщательно сохранить всѣ предметы и признаки, которые должны служить къ разъясненію причины происшествія въ томъ видѣ въ какомъ они будутъ найдены при осмотрѣ.

3) Такіе осмотры не должны быть составляемы въ формѣ актовъ, установленныхъ для дѣйствій Полиціи, и самое приведеніе въ извѣстность происшествія не должно имѣть вида и формы Полицейскаго дознанія, а только техническаго разъясненія.

4) Если таковые осмотры потребуются Жандармскою дорожною Полиціею, къ производимому ею дознанію, то они должны быть ей доставляемы, въ точныхъ засвидѣтельствованныхъ копіяхъ немедленно.

5) О случаяхъ простыхъ, маловажныхъ и неимѣвшихъ для частныхъ лицъ дурныхъ послѣдствій какъ-то: поломкахъ въ подвижномъ составѣ, сходахъ съ рельсовъ паровозовъ и вагоновъ, безъ значительнаго перерыва движенія и проч. т. п., составляется мѣстный осмотръ мѣстнымъ дорожнымъ Начальствомъ, въ присутствіи одного изъ чиновъ Жандармской По-

лиціи, находящагося на мѣстѣ; если же таковаго на мѣстѣ не имѣется, то осмотръ производится и безъ участія чиновъ Жандармскаго Управленія, но результаты осмотровъ должны быть тѣмъ не менѣе сообщаемы Жандармскому Управленію, если послѣднее сего потребуетъ.

6) Правила о доставленіи свѣденій о происшествіяхъ, какъ Инспекціи, такъ и Управленію желѣзныхъ дорогъ остаются въ своей силѣ безъ измѣненія.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 3599.

(30 Сентября 1872 г.)

Съ указомъ Правительствующаго Сената о принятіи мѣръ къ усиленію дорожной стражи и снабженіи оной инструкціями *).

Высочайшимъ Государя Императора повелѣніемъ, объявленнымъ въ Указѣ Правительствующаго Сената отъ 15 Сентября за № 30360, возложено на Министра Путей Сообщенія, въ слѣдствіе умножающихся случаевъ умышленнаго и неумышленнаго поврежденія путей на желѣзныхъ дорогахъ, «принять немедленно мѣры къ усиленію, гдѣ нужно, личнаго состава желѣзно-дорожныхъ сторожей и къ снабженію ихъ Управленіями дорогъ надлежащими инструкціями, а также къ привлеченію, въ нужныхъ случаяхъ къ отвѣтственности тѣхъ служащихъ на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ, коимъ ввѣренъ не только ближайшій, но и высшій надзоръ за исправностію желѣзнаго пути».

Въ исполненіе таковой Высочайшей воли Р. Управляющій Министерствомъ Путей Сообщенія приказать изволилъ: сообщить Указъ Правительствующаго Сената Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ желѣзныхъ дорогъ для соотвѣтствующихъ съ ихъ стороны распоряженій къ исполненію Высочайшаго повелѣнія объ увеличеніи, гдѣ нужно, числа сторожей и снабженіи ихъ инструкціями.

Во исполненіе сего сообщается копія съ Указа Правительствующаго Сената и предлагается Правленіямъ, согласно приказанію Г. Управляющаго, сдѣлать означенный Указъ извѣстнымъ всѣмъ служащимъ, до которыхъ онъ относится.

---

*) См. ниже циркуляръ 30 Ноября 1872 г. № 4649.

Копія.

Указъ Его Императорскаго Величества, Самодержца Всероссійскаго, изъ Правительствующаго Сената, Министру Путей Сообщенія.

По Именному Его Императорскаго Величества Высочайшему указу, данному Правительствующему Сенату Сентября въ 7 день, за Собственноручнымъ Его Величества подписаніемъ, въ которомъ изображено: «Усматривая изъ доходящихъ до Насъ свѣдѣній, что случаи умышленнаго и неумышленнаго поврежденія желѣзныхъ путей, порчею рельсовъ и накладываніемъ на нихъ постороннихъ предметовъ, не только не уменьшаются, но постоянно и значительно увеличиваются, Мы признали нужнымъ поручить Генералъ-Адъютанту Графу Левашеву и Управляющимъ Министерствами: Внутреннихъ Дѣлъ, Юстиціи и Путей Сообщенія, раскрывъ настоящія причины столь прискорбныхъ явленій, представить Намъ свои соображенія о тѣхъ административныхъ и законодательныхъ мѣрахъ, которыя необходимы для немедленнаго прекращенія замѣченнаго зла. Не ограничиваясь однако симъ однимъ мѣропріятіемъ, требующимъ нѣкотораго времени, нынѣ-же Повелѣваемъ: Министру Юстиціи, сдѣлать немедленно зависящія отъ него распоряженія къ выводу изъ очереди всѣхъ слѣдственныхъ и судебныхъ производствъ, касающихся вышеприведенныхъ преступленій, и къ возможно скорѣйшему ихъ окончанію и разрѣшенію, а Министру Путей Сообщенія принять немедленно мѣры къ усиленію, гдѣ нужно, личнаго состава желѣзно-дорожныхъ сторожей и къ снабженію ихъ управленіями дорогъ надлежащими инструкціями, а также къ привлеченію, въ нужныхъ случаяхъ, къ отвѣтственности тѣхъ служащихъ на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ лицъ, коимъ ввѣренъ не только ближайшій, но и высшій надзоръ за исправностью желѣзнаго пути. Правительствующій Сенатъ не оставить сдѣлать къ исполненію сего надлежащія распоряженія»,—Правительствующій Сенатъ Приказали: Исполненіе таковаго Высочайшаго Его Императорскаго Величества Указа предоставить Министру Путей Сообщенія, Управляющимъ Министерствами: Внутреннихъ Дѣлъ и Юстиціи и Генералъ-Адъютанту Графу Левашеву; для чего первыхъ двухъ увѣдомить указами, для увѣдомленія же Управляющаго Министерствомъ Юстиціи—въ Департаментъ сего Министерства, а Генералъ-Адъютанта Графа Левашева—къ дѣламъ Оберъ-Прокурора 1-го Департамента Сената передать копію съ опредѣленія и припечатать въ установленномъ порядкѣ. Сентября 15 дня 1872 года.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 3829.
(12 Октября 1872 г.)

О производствѣ послѣ происшествій на желѣзныхъ дорогахъ техническихъ осмотровъ и приложеніи къ нимъ въ случаѣ необходимости пояснительныхъ чертежей *).

Согласно заключенію Технически-Инспекторскаго Комитета, и въ виду того что причины схода поѣздовъ съ рельсовъ не могутъ быть съ точностію опредѣляемы безъ предварительнаго подробнаго осмотра пути и подвижнаго состава немедленно послѣ происшествій, Г. Начальникъ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ приказать изволилъ подтвердить Гг. Инспекторамъ о неуклонномъ производствѣ подробныхъ техническихъ осмотровъ немедленно послѣ происшествій. Къ актамъ о таковыхъ осмотрахъ должны быть прилагаемы пояснительные чертежи, буде то по существу дѣла потребуется. О вышеизложенномъ увѣдомляются Гг. Инспектора для надлежащаго исполненія.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 4015.
(20 Октября 1872 г.)

О замѣнѣ покрышки листовымъ желѣзомъ на деревянныхъ настилкахъ мостовъ — обмазкою асфальтовою мастикою съ посыпкою пескомъ.

Согласно журналу Технически-Инспекторскаго Комитета за № 720, утвержденному Господиномъ Начальникомъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, предлагается Правленіямъ дорогъ, на которыхъ имѣются желѣзные мосты съ деревяннымъ настиломъ, покрытымъ листовымъ желѣзомъ, сказанную обшивку постепенно снимать, доски настиловъ, по предварительномъ покрытіи со всѣхъ сторонъ не возгараемою асфальтовою мастикою, укладывать съ промежутками, и сверхъ настилки посыпать крупнымъ пескомъ. Средину же между рельсами оставлять вовсе безъ настила, проложивъ для прохода рабочихъ, двѣ доски.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 4517.
(17 Ноября 1872 г.)

О наблюденіи Инспекторами за точнымъ исполненіемъ Обществами желѣзныхъ дорогъ законовъ и правилъ объ отчужденіяхъ.

Вслѣдствіе возникшаго судебнымъ порядкомъ спора по неплатежу Обществомъ одной желѣзной дороги денегъ за занятую подъ линію дороги землю и послѣдовавшаго судебнаго рѣшенія о воз-

*) См. ниже циркуляръ 28 Декабря 1872 г. № 5063.

вращеніи этой земли въ распоряженіе владѣльцевъ съ снятіемъ съ этого участка строеній дороги, путей и телеграфныхъ столбовъ, Г. Министръ Путей Сообщенія, для предупрежденія подобныхъ случаевъ, приказать изволилъ: поручить циркулярно инспекціямъ всѣхъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, чтобы онѣ неуклонно наблюдали, по отчужденіямъ, произведеннымъ до 6 Мая 1872 г., за точнымъ исполненіемъ Обществами 575 ст. 1 част. X Т. Св. Зак. и примѣчанія къ ней (по продолж. 1863 г.) а по дѣламъ объ отчужденіи, производящимся по воспослѣдованіи Высочайше утвержденнаго положенія Комитета Министровъ 6 Мая 1872 года, о точномъ исполненіи правилъ въ этомъ положеніи установленныхъ *).

Предлагается Гг. Инспекторамъ вышеозначенное приказаніе Его Сіятельства принять къ должному въ нужныхъ случаяхъ, руководству и исполненію.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 4649.

(30 Ноября 1872 г.)

Объ обращеніи Инспекторами вниманія на дѣйствія служащихъ по надзору за дорогою.

Циркуляромъ отъ 30 Сентября 1872 года за № 3.599 **) Гг. Инспектора желѣзныхъ дорогъ поставлены уже въ извѣстность объ изложенной въ Именномъ Указѣ Правительствующему Сенату отъ 7 Сентября сего 1872 г. Высочайшей Государя Императора волѣ, дабы немедленно были приняты мѣры къ привлеченію, въ нужныхъ случаяхъ, къ отвѣтственности за умышленную или неумышленную порчу путей, тѣхъ служащихъ на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ лицъ, коимъ ввѣренъ не только ближайшій, но и высшій надзоръ за исправностію означенныхъ дорогъ.

Имѣющіяся въ дѣлахъ Министерства Путей Сообщенія свѣдѣнія показываютъ, что главныя причины часто повторяющихся случаевъ умышленнаго и неумышленнаго поврежденія или загроможденія пути на желѣзныхъ дорогахъ слѣдуетъ нерѣдко искать: въ слабости мѣстнаго надзора за исправностію полотна дороги, какъ по причинѣ малочисленности дорожной стражи и не исполненію ею своихъ обязанностей, такъ и по причинѣ неснабженія сторожей надлежащими инструкціями или руководствами, а въ частности въ слабомъ вообще наблюденіи за низшими служащими со стороны ихъ непосредственныхъ и высшихъ Начальниковъ.

*) См. на стр. 128 циркуляръ 14 Іюня 1872 г. № 2830.

**) См. на стр. 149.

Между тѣмъ по закону (ст. 703 I ч. Т. XII Св. Зак. Уст. Пут. Сообщ.) Инспекторъ долженъ неослабно требовать, чтобы служащимъ на дорогѣ въ такихъ должностяхъ, отъ которыхъ зависитъ безопасность и правильность движенія, выданы были утвержденныя инструкціи, чтобы люди неспособные и неблагонадежные не были терпимы въ этихъ должностяхъ, чтобы допущенные къ этимъ обязанностямъ исполняли оныя съ точностію и строгостію, чтобы не было со стороны Управленія никакихъ послабленій и чтобы всякая неисправность, всякое упущеніе подвергались положенному взысканію.

Въ точное исполненіе вышеприведенной Высочайшей Его Императорскаго Величества воли и соображаясь съ вышеприведеннымъ закономъ Г. Министръ Путей Сообщенія призналъ необходимымъ, въ развитіе и дополненіе циркуляра отъ 30 Сентября сего 1872 г. № 3599 подтвердить Гг. Инспекторамъ, что на ихъ обязанности лежитъ:

1) обращать, при осмотрѣ дорогъ и производствѣ техническихъ дознаній, строжайшее вниманіе на то: разъяснены-ли находящимся на постахъ сторожамъ и вообще низшимъ служащимъ, отъ надзора коихъ зависитъ безопасность движенія, возложенныя на нихъ спеціальныя ихъ обязанности; снабжены-ли служащіе по содержанію и охранѣ пути инструкціями и необходимыми инструментами и запасами и въ точности-ли все ими исполняется;

2) обращать особенное вниманіе имѣется-ли за служащими должный надзоръ не только непосредственно со стороны тѣхъ, въ вѣденіи коихъ они состоятъ, но и со стороны тѣхъ, на коихъ лежитъ общій надзоръ и отвѣтственность за исправное и безопасное состояніе путей.

Для выполненія сего, согласно приказанію Его Сіятельства, предлагается Гг. Инспекторамъ при техническихъ изслѣдованіяхъ о всякомъ поврежденіи путей, а тѣмъ болѣе о всякомъ несчастіи, происшедшемъ съ поѣздами, въ точности опредѣлять дознаніемъ, были-ли служащими соблюдены всѣ обязанности для предотвращенія порчи путей и несчастнаго происшествія.

Если при этомъ обнаружится безпечность, нерадѣніе или неточность исполненія служащими прямыхъ ихъ обязанностей, то разслѣдовать: былъ-ли за ними должный надзоръ со стороны начальствующихъ лицъ, и если окажутся съ чьей либо стороны упущенія по надзору за охраною пути и непринятіе должныхъ предупредительныхъ мѣръ требовать, на основаніи ст. 703, Т. XII,

Св. Зак., чтобы виновные служащіе были немедленно удаляемы отъ должностей и сверхъ того, въ случаяхъ болѣе важныхъ нарушеній ими обязанности, на точномъ основаніи ст. 250 и 2-го пунк. ст. 297 Уст. Уголов. Судопр. 20 Ноября 1864 г. сообщать Судебному Слѣдователю и Прокурору или его Товарищу съ указаніемъ, что всѣ означенныя лица, въ силу Высочайшаго Указа отъ 7-го Сентября сего 1872 г., подлежатъ привлеченію къ слѣдствію и, буде нужно, суду.

При этомъ однако слѣдуетъ имѣть въ виду, что если-бы представилась необходимость требовать хотя бы и временнаго удаленія отъ должностей: начальниковъ участковъ, дистанцій, Отдѣленій и станцій и вообще такихъ служащихъ, кои имѣютъ въ Управленіи дорогами имъ равное или высшее значеніе, то не обращая таковыхъ требованій къ Управленію дороги, Гг. Инспектора имѣютъ представлять свое по сему предмету соображеніе.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 5063.

(28 Декабря 1872 г.)

О помѣщеніи въ техническихъ дознаніяхъ по поломкѣ и неисправности подвижнаго состава различныхъ свѣдѣній относительно испортившагося паровоза или вагона.

Г. Начальникъ Управленія Желѣзныхъ дорогъ, усматривая въ донесеніяхъ Гг. Инспекторовъ о происшествіяхъ неполныя свѣдѣнія, приказать изволилъ, въ дополненіе къ циркуляру 12 Октября 1872 г. № 3829 *), о порядкѣ составленія техническихъ дознаній о причинахъ происшествій, чтобы въ донесеніяхъ о несчастныхъ случаяхъ и остановкахъ поѣздовъ, происшедшихъ отъ поломки подвижнаго состава, были сообщаемы, кромѣ подробнаго описанія поломокъ, еще слѣдующія свѣдѣнія:

1) Названіе завода на которомъ построенъ испортившійся паровозъ или вагонъ;

2) Когда означенный паровозъ или вагонъ былъ въ послѣдній разъ въ большомъ ремонтѣ, въ какой именно мастерской онъ ремонтировался и когда и гдѣ сдѣланъ былъ послѣдній осмотръ вагона;

3) Кто Начальникъ депо, къ которому принадлежитъ паровозъ,

и 4) Въ случаяхъ поломки въ осяхъ, колесахъ и машинахъ, сколько было верстъ ихъ пробѣга до поломки.

О вышеизложенномъ сообщается Гг. Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ для надлежащаго руководства и исполненія.

---

*) См. выше на стр. 151.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 5064.

(23 Декабря 1872 г.)

О требованіи чинами Инспекціи экстренныхъ поѣздовъ или паровозовъ.

Въ Правленіи одной дороги возникло сомнѣніе о правѣ требованія чинами Инспекціи, непосредственно отъ Начальниковъ станцій, экстренныхъ паровозовъ для осмотра дороги и для техническихъ дознаній по происшествіямъ.—Поводомъ сему послужило то обстоятельство, что по правиламъ движенія той дороги никакой паровозъ, кромѣ вспомогательнаго, не можетъ двигаться безъ вѣдома и разрѣшенія Начальника движенія.

Г. Начальникъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, находя, что право на требованіе экстренныхъ поѣздовъ, а слѣдовательно и экстренныхъ паровозовъ, предоставлено чинамъ Инспекцій закономъ (Ст. 705 и 707 Т. XII Св. Зак. Уст. Пут. Сообщ. о надзорѣ за желѣзными дорогами) изволилъ признать, что дѣйствія ихъ не должны быть стѣсняемы сношеніями съ старшимъ начальствомъ дороги и что отправленіе экстренныхъ паровозовъ по письменнымъ требованіямъ чиновъ Инспекціи должно подходить подъ правила отправленія вспомогательныхъ паровозовъ, подъ личною ихъ отвѣтственностію въ случаѣ нарушенія этимъ правильности и безопасности движенія.

По докладу о семъ Г. Министру Путей Сообщенія, Его Сіятельство приказать изволилъ: вмѣнить въ обязанность чиновъ Инспекцій пользоваться правомъ этимъ только въ случаяхъ *дѣйствительной необходимости*, если свою поѣздку они признаютъ неотлагательною и если для этого нѣтъ въ виду скораго отправленія какого-бы то ни было поѣзда, паровоза или дрезины, такъ какъ незначительное опозданіе не имѣетъ особаго значенія при дознаніяхъ, и во всякомъ случаѣ до пріѣзда Инспектора на мѣсто, уже будутъ приняты мѣры къ очисткѣ пути.—При этомъ Гг. Инспектора обязываются *каждый разъ* о требованіи экстреннаго поѣзда или паровоза *доносить Технически-Инспекторскому Комитету* съ объясненіемъ причинъ, вызвавшихъ это требованіе.

О вышеизложенномъ сообщается Гг. Инспекторамъ для руководства и точнаго исполненія.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 5103.
(30 Декабря 1872 г.)

О донесеніи Начальниками станцій Губернаторамъ о важнѣйшихъ несчастныхъ случаяхъ на желѣзныхъ дорогахъ.

Въ слѣдствіе требованія Министра Внутреннихъ Дѣлъ и на основаніи Высочайше утвержденнаго 22 Іюня 1866 г. Положенія Комитета Гг. Министровъ объ устройствѣ административно—полицейскаго надзора въ губерніяхъ, циркуляромъ Министра Путей Сообщенія отъ 22 Декабря 1869 г. за № 1501, было предложено Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ, чтобы мѣстные Начальники станцій, о всякомъ происшествіи, при которомъ приключится смерть или увѣчье людямъ, сообщали по телеграфу Начальнику той губерніи, въ которой случилось происшествіе.

Между тѣмъ отъ нѣкоторыхъ Губернаторовъ поступаютъ въ Министерство заявленія, что они неполучаютъ извѣщеній о несчастныхъ случаяхъ и различныхъ происшествіяхъ на желѣзныхъ дорогахъ, чѣмъ лишаются возможности имѣть своевременно необходимыя свѣдѣнія для представленія всеподданнѣйшихъ рапортовъ и для увѣдомленія Министра Внутреннихъ Дѣлъ.

Губернаторъ, по положенію 22 Іюля 1866 г. и по дополненію къ 357 ст. I ч. II Т. Св. Зак. (по продол. 1868 г.) какъ представитель высшей Правительственной власти въ губерніи, долженъ имѣть, на основаніи ст. 384 675 и 676 того же Тома Св. Зак., свѣдѣнія о всемъ, происходящемъ во ввѣренной ему губерніи и представлять о происшествіяхъ всеподданнѣйшіе рапорты и разныя срочныя вѣдомости.

Въ циркулярѣ 1869 г. № 1501, упоминается только о несчастныхъ случаяхъ съ людьми, между тѣмъ, на желѣзныхъ дорогахъ и въ поѣздахъ могутъ случаться происшествія, неимѣвшія причиною несчастія съ поѣздами, но о которыхъ Губернаторъ долженъ имѣть своевременно свѣдѣнія, какъ напримѣръ: скоропостижная смерть на станціи или въ вагонѣ, заболѣваніе такою болѣзнею, которая имѣетъ характеръ эпидиміи еще не обнаружившейся въ этой мѣстности, причиненіе ранъ, увѣчья и даже смерти однимъ лицомъ другому въ вагонахъ или на станціи, самоубійство, значительные кражи и пожары, порча путей и подкладываніе на оные разныхъ предметовъ, хотя-бы отъ того и не произошло несчастія и т. п.

По симъ основаніямъ и въ виду заявленій Губернаторовъ, о неполученіи вышеозначенныхъ свѣдѣній, Г. Министръ Путей Сообщенія приказать изволилъ, въ подтвержденіе циркуляра № 1501, предложить Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ, сдѣлать надлежащее распоряженіе, чтобы *мѣстные Начальники станцій* своевременно увѣдомляли Губернаторовъ, по принадлежности, телеграммами какъ о происшествіяхъ съ поѣздами и несчастныхъ случаевъ съ людьми, такъ и вообще о случаяхъ на желѣзныхъ дорогахъ, указанныхъ выше.

1873 г.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 28.
(3 Января 1873 г.)

Объ обязанностяхъ Инспекторовъ, возложенныхъ на нихъ 715-ою статьею XII Т. Уст. Путей Сообщенія Св. Зак. (изд. 1857 г. *).

По статьѣ 715-ой XII тома Св. Зак., изд. 1857 г., Устава Путей Сообщенія: «Инспекторъ доноситъ Главноуправляющему «путями сообщенія о состояніи дороги, подвижнаго состава и дви- «женія по оной, по минованіи каждой трети, въ первыхъ числахъ «слѣдующей; а къ 1-му Апрѣля каждаго года представляетъ пол- «ный обзоръ движенія по дорогѣ за истекшій годъ. Для состав- «ленія этого обзора Инспектору должны быть доставляемы изъ «Правленія дороги постепенно, въ теченіе года, всѣ нужныя свѣ- «дѣнія. Онъ представляетъ Департаменту желѣзныхъ дорогъ акты «освидѣтельствованія и испытанія разныхъ сооруженій и подвиж- «наго состава, а также испрашиваетъ чрезъ Департаментъ утверж- «денія инструкцій, составленныхъ въ Правленіи дороги для тѣхъ «изъ служащихъ при оной, коихъ обязанности имѣютъ вліяніе на «безопасность и правильность движенія по дорогѣ, равно и утверж- «денія проектовъ новымъ сооруженіямъ, возводимымъ на дорогѣ, «или значительнымъ передѣлкамъ по оной».

Въ разъясненіе обязанностей, возлагаемыхъ на Инспекторовъ упомянутою статьею Устава Путей Сообщенія, Его Сіятельство, Г. Министръ Путей Сообщенія приказать изволилъ, на основаніи ст. 718 того же Устава, предложить Инспекторамъ, впредь до новыхъ распоряженій, руководствоваться относительно производства

*) См. циркуляръ 11 Декабря 1873 г. № 5992.

Обществами желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для правильнаго движенія, новыхъ работъ или капитальныхъ перестроекъ, слѣдующими правилами:

§ 1. Къ обязанности Инспектора относится наблюденіе за тѣмъ, чтобы: а) до утвержденія проектовъ; или до полученія особаго разрѣшенія Министра Путей Сообщенія на производство работъ безъ утвержденныхъ проектовъ, не было приступаемо къ работамъ; б) чтобы всѣ работы по сооруженію дороги были произведены, во всѣхъ частяхъ своихъ, тщательно, правильно, прочно и согласно требованіямъ строительнаго искуства и мѣстнымъ климатическимъ условіямъ, и чтобы всѣ употребляемые, въ работу матеріалы вполнѣ удовлетворяли своему назначенію, какъ своимъ качествомъ, такъ и своими размѣрами; в) чтобы возводимыя постройки положеніемъ и размѣрами своими удовлетворяли во всемъ требованіямъ постановленій Министра Путей Сообщенія: № 1, о предѣлахъ приближенія строеній къ путямъ желѣзной дороги, и № 2—о размѣрахъ мостовъ и путепроводовъ; г) чтобы къ постройкамъ въ чертѣ городовъ не было приступаемо ранѣе, чѣмъ состоится соглашеніе Общества съ Городскими думами или не будетъ особо разрѣшено Министромъ; въ чертѣ же крѣпостей или другихъ стратегическихъ пунктахъ,—ранѣе, чѣмъ будетъ получено на то разрѣшеніе Министерства Путей Сообщенія, по соглашенію съ Военнымъ Министерствомъ; д) чтобы въ чертѣ городовъ постройки производились во всемъ согласно съ постановленіями Устава строительнаго; и е) чтобы въ предѣлахъ полосы отчужденія подъ желѣзную дорогу не было возводимо, безъ разрѣшенія Министерства Путей Сообщенія, никакихъ частныхъ построекъ.

§ 2. Инспекторъ не долженъ допускать устройства новыхъ мостовъ и трубъ и закладку фундаментовъ, какъ подъ искуственныя сооруженія, такъ и подъ гражданскія строенія иначе, какъ по предварительномъ удостовѣреніи: для искуственныхъ сооруженій—въ достаточности ихъ отверстія и удовлетворительности избранной для каждаго изъ сихъ сооруженій системы, а для всѣхъ сооруженій и построекъ вообще—въ удовлетворительности рода основанія и достаточности глубины заложенія со свойствами грунта и климатическими и другими мѣстными условіями. Всѣ нужныя для сего изысканія производятся Обществомъ, по указанію Инспектора.

По вырытіи котловановъ подъ основанія искуственныхъ сооруженій или рвовъ подъ фундаменты важнѣйшихъ строеній, Инспекторъ долженъ освидѣтельствовать качество грунта и, совмѣстно

съ Управляющимъ дорогою, опредѣлить систему основанія и фундамента для каждаго сооруженія и строенія, соображаясь со свойствами грунта и мѣстными условіями.

Засыпка котловановъ и фундаментовъ не должна быть допускаема до осмотра инспекціею устроеннаго основанія или фундамента. Освидѣтельствованіе это производится немедленно по полученіи отъ производителя работъ извѣщенія объ окончаніи основанія или фундамента, дабы не задерживать дальнѣйшаго производства работъ.

При невыполненіи Обществомъ обязанности, не приступать къ работамъ безъ предварительнаго удостовѣренія инспекціи въ удовлетворительности рода основанія, сообразно съ свойствами грунта, Инспекторъ вправѣ требовать отрытія засыпанныхъ частей, для должнаго осмотра. Заключеніе о выборѣ системы основанія для каждаго сооруженія или важнаго строенія излагается въ особыхъ журналахъ Инспектора и Управляющаго дорогою. Журналы эти, по окончаніи освидѣтельствованія основанія, представляются Инспекторомъ въ подлинникѣ въ Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, съ удостовѣреніемъ, что работа исполнена согласно съ требованіями Инспектора, а копіи съ нихъ сообщаются Правленію Общества.

Инспекторъ удостовѣряется непосредственными опытами въ доброкачественности гидравлическаго раствора, употребляемаго при возведеніи искуственныхъ сооруженій и, совмѣстно съ Управляющимъ дорогою, опредѣляетъ пропорцію составныхъ частей раствора.

§ 3. Вновь устроенные желѣзные мосты, съ пролетами не болѣе 20 саж., по окончаніи ихъ, испытываются, по распоряженію Инспектора, способомъ, который будетъ Министерствомъ указанъ. Послѣ чего Инспекторомъ разрѣшается открытіе движенія по мосту. Мосты, съ пролетомъ болѣе 20 саж., испытываются Инспекторомъ или особою Коммисіею, если таковая будетъ назначена Министерствомъ Путей Сообщенія, и разрѣшеніе на открытіе движенія по этимъ мостамъ дается Министерствомъ Путей Сообщенія.

§ 4. На каждомъ представляемомъ Обществомъ проектѣ искуственнаго сооруженія, Инспекторъ удостовѣряетъ своею подписью достаточность его отверстія и удовлетворительность укрѣпленія подошвы мостовыхъ конусовъ, а также достаточность возвышенія насыпей на разливахъ рѣкъ и удовлетворительность укрѣпленія откосовъ этихъ насыпей для мостовъ, строющихся чрезъ судо-

ходныя рѣчки. Инспекторъ удостовѣряетъ достаточность возвышенія низа фермъ для свободнаго прохода судовъ безъ мачтъ.

§ 5. При устройствѣ временныхъ мостовъ, Инспекторъ руководствуется существующими на сей предметъ постановленіями Министерства Путей Сообщенія. Въ случаѣ устройства временныхъ рабочихъ вѣтвей, Инспекторъ наблюдаетъ, чтобы движеніе по онымъ производилось съ должнымъ порядкомъ и достаточною безопасностью и чтобы стрѣлки, соединяющія эти пути съ главнымъ, представляли бы полное удобство и совершенную безопасность для движенія по главному пути. Устройство временныхъ рабочихъ вѣтвей разрѣшается Инспекторомъ, о чемъ онъ доноситъ Министерству, за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда вѣтвь прилегаетъ къ одному изъ станціонныхъ путей.

Также надлежитъ Инспектору строго наблюдать, чтобы подмости, кружала, копры и другія временныя устройства, какъ при постройкѣ мостовъ и трубъ, такъ и при возведеніи зданій, были сдѣланы прочно, по общепринятымъ системамъ и изъ матеріаловъ надлежащаго размѣра. Инспекторъ наблюдаетъ, чтобы по сборкѣ желѣзныхъ мостовъ, металлическія части ихъ не были загрунтованы олифою или окрашены масляною краскою, прежде чѣмъ части эти будутъ осмотрѣны Инспекціею.

§ 6. Рельсы, употребляемыя для ремонта пути, должны быть согласны съ изготовленными Обществомъ темплетами, а сіи послѣдніе—съ утвержденными чертежами. Инспекторъ долженъ требовать отъ Правленія Общества доставленія ему точныхъ свѣдѣній: гдѣ и на какихъ заводахъ заказаны Правленіемъ рельсы и скрѣпленія, а также—на какихъ кондиціяхъ сдѣланы заказы. По мѣрѣ поставки рельсовъ, Инспекторъ требуетъ отъ Правленія Общества доставленія ему подлинныхъ журналовъ испытанія рельсовъ пріемщиками Общества на заводахъ. По доставкѣ рельсовъ на линію, они подвергаются Инспекторомъ испытаніямъ, которыя будутъ опредѣлены, согласно вѣсу рельсовъ, Министерствомъ Путей Сообщенія. Журналы испытаній представляются въ Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ въ подлинникѣ, за общимъ подписаніемъ Инспектора и Управляющаго дорогою.

При доставкѣ на линію водопроводныхъ трубъ всѣхъ размѣровъ, должны быть предъявлены Инспектору дороги акты испытанія ихъ на заводахъ пріемщиками Общества.

§ 7. Инспекторъ наблюдаетъ за достаточностью и доброкачественностью балласта и правильнымъ содержаніемъ рельсоваго

пути, а также стрѣлокъ и крестовинъ; при этомъ обращаетъ особенное вниманіе на то, чтобы въ кривыхъ внѣшній рельсъ имѣлъ, соотвѣтствующее радіусу кривой возвышеніе надъ внутреннимъ рельсомъ; чтобы путь въ кривыхъ былъ надлежащимъ образомъ уширенъ; чтобы въ кривыхъ радіусомъ менѣе 250 саж., при 20 или 21 футовой длинѣ рельсъ, и менѣе 300 саж., при длинѣ рельсъ свыше 21 фута, рельсы до укладки были выгнуты прессомъ или другимъ способомъ; и чтобы переходы отъ прямыхъ къ кривымъ не были слишкомъ рѣзки.

§ 8. При устройствѣ новыхъ водоснабженій на станціяхъ Инспекторъ опредѣляетъ, совмѣстно съ Управляющимъ дорогою, силу каждой водоподъемной паровой машины, сообразно съ мѣстными условіями, и утверждаетъ проектъ ея; опредѣляетъ также діаметры и толщину чугунныхъ водопроводныхъ трубъ и наблюдаетъ за надлежащею глубиною ихъ заложенія, а равно правильностью укладки, и вообще за полною исправностью какъ водопровода и паровой машины, такъ и водяныхъ баковъ и другихъ приборовъ водоснабженія. При установкѣ паровыхъ котловъ, Инспекторъ производитъ испытаніе котла на основаніи правилъ, которыя будутъ для сего опредѣлены Министерствомъ Путей Сообщенія.

§ 9. Инспектору вмѣняется въ обязанность наблюдать за надлежащимъ отводомъ воды отъ полотна дороги и нигдѣ не допускать такого застоя воды, который могъ бы дѣйствовать разрушительно на основаніе полотна дороги.

§ 10. На дорогахъ, только что отстроенныхъ, Инспекторъ слѣдитъ за осадками полотна въ высокихъ насыпяхъ и, замѣтивъ означенные осадки, измѣняющіе продольную профиль дороги, требуетъ приведенія полотна къ профили, соотвѣтствующей утвержденному проекту.

§ 11. При освидѣтельствованіи вновь поставленнаго на дорогу подвижнаго состава, Инспекторъ требуетъ, чтобы ему представлялись свидѣтельства объ испытаніи паровозныхъ котловъ, какъ заграничныхъ, такъ и внутренняго приготовленія. Независимо отъ сего, Инспекторъ присутствуетъ при испытаніи котловъ паровозовъ, вышедшихъ изъ большаго ремонта, на основаніи правилъ, которыя будутъ для сего опредѣлены Министерствомъ Путей Сообщенія, и производитъ повѣрку удовлетворительности, какъ котловъ, такъ и остальныхъ частей паровозовъ, а также подробнымъ осмотромъ, и если найдетъ необходимымъ, то и испытаніемъ, убѣждается въ прочности вагоновъ и ихъ удобствѣ. Инспекторъ

долженъ также удостовѣрить, что подвижной составъ устроенъ согласно съ утвержденными проектами и затѣмъ наблюдаетъ, чтобы онъ постоянно содержался въ опрятности. Въ концѣ каждой трети года Инспекторъ представляетъ въ Техническо-Инспекторскій Комитетъ вѣдомость о количествѣ наличнаго подвижнаго состава на дорогѣ, съ показаніемъ количества, находящагося въ большомъ ремонтѣ, за общимъ подписомъ своимъ и Управляющаго дорогою.

§ 12. Принадлежности пути, какъ-то: стрѣлки, крестовины, поворотные круги и подвижныя тележки, а также телеграфные приборы и устройства, приборы водоснабженія, меблировка станцій, машины, станки и проводы въ мастерскихъ и прочія поставки, должны быть также осматриваемы Инспекторомъ, который обязанъ удостовѣряться, что всѣ эти предметы имѣются въ достаточномъ количествѣ, и притомъ вполнѣ удовлетворяютъ своему назначенію.

§ 13. Инспектору предоставляется право, подъ его отвѣтственностью, во время производства работъ, разрѣшать и утверждать всѣ такія измѣненія въ утвержденныхъ проектахъ, немедленное допущеніе которыхъ будетъ вызвано необходимостью вслѣдствіе особыхъ свойствъ грунта, состоянія водъ, силы ледохода, свойствъ матеріаловъ или другихъ мѣстныхъ или техническихъ условій.

О всѣхъ допущенныхъ имъ отступленіяхъ отъ утвержденныхъ проектовъ Инспекторъ долженъ доносить Начальнику Управленія желѣзныхъ дорогъ, съ представленіемъ надлежащихъ краткихъ чертежей и съ объясненіемъ причинъ, вынудившихъ эти измѣненія.

Инспекторъ наблюдаетъ, чтобы всякія предполагаемыя измѣненія въ работахъ, сверхъ разрѣшенныхъ имъ, были представляемы на утвержденіе въ Министерство Путей Сообщенія своевременно, для того, чтобы они могли быть утверждены до приступа къ работамъ по этимъ измѣненіямъ.

Инспектору предоставляется право утверждать типы и проекты всѣхъ деревянныхъ мостовъ, устраиваемыхъ на свайныхъ опорахъ, при высотѣ опоръ не свыше 3 саж.; всѣхъ переѣздныхъ мостовъ надъ желѣзною дорогою, кромѣ устраиваемыхъ на шоссе, всѣхъ переѣздовъ, оградъ, верстовыхъ и уклонныхъ знаковъ, водоподъемныхъ и водоемныхъ зданій, казармъ на линіи, сторожевыхъ домовъ, отхожихъ мѣстъ, будокъ для стрѣлочниковъ и всякаго рода службъ при жилыхъ домахъ, съ обязанностью представлять копію съ каждаго утвержденнаго имъ типа или проекта въ Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ.

На проектахъ всѣхъ прочихъ сооруженій и построекъ, представляемыхъ Обществомъ на утвержденіе Министерства Путей Сообщенія, Инспекторъ удостовѣряетъ, что проектъ согласенъ съ мѣстными условіями и, вмѣстѣ съ тѣмъ, сообщаетъ по каждому проекту свое заключеніе.

§ 14. Предъ наступленіемъ зимнихъ мятелей, Инспекторъ осматриваетъ линію желѣзной дороги и, убѣдившись въ томъ, что приняты всѣ необходимыя мѣры, обезпечивающія дорогу отъ снѣжныхъ заносовъ, доноситъ о семъ Техническо-Инспекторскому Комитету желѣзныхъ дорогъ. Въ случаѣ, если онъ замѣтитъ гдѣ либо недостатокъ въ снѣговыхъ защитахъ, то письменно сообщаетъ о семъ Управляющему дорогой, предложивъ ему озаботиться неотлагательною установкою означенныхъ защитъ и опредѣляетъ для исполненія сего, сообразный съ обстоятельствомъ и временемъ года, срокъ; затѣмъ, при неисполненіи его требованій въ упомянутый срокъ, доноситъ о томъ телеграммою Начальнику Управленія желѣзныхъ дорогъ.

Предъ таяніемъ снѣговъ, Инспекторъ также убѣждается личнымъ осмотромъ въ принятіи достаточныхъ мѣръ къ свободному и безопасному протоку весеннихъ водъ и къ предупрежденію размывовъ полотна; при чемъ особенное вниманіе обращаетъ на то, чтобы канавы и трубы были своевременно расчищены отъ снѣга.

§ 15. Инспекторъ наблюдаетъ за содержаніемъ на станціяхъ въ чистотѣ и полномъ порядкѣ какъ пассажирскихъ помѣщеній, такъ и платформъ, дворовъ, садовъ, отхожихъ мѣстъ, паровозныхъ и вагонныхъ зданій и мастерскихъ и, вмѣстѣ съ тѣмъ, осматриваетъ сколь можно чаще, пожарные инструменты на станціяхъ, наблюдая, чтобы оные всегда находились на лицо и въ полной готовности къ употребленію въ дѣло.

На обязанности Инспектора лежитъ также наблюденіе затѣмъ, чтобы приборы для взвѣшиванія багажа и товаровъ, были вѣрны и при взвѣшиваніи употребляемы только клейменныя гири.

§ 16. Инспекторъ обязанъ личнымъ осмотромъ матеріальныхъ складовъ Общества удостовѣриться, что матеріалы, употребляемые при эксплоатаціи, какъ-то: топливо, сало, масло и т. п., вполнѣ доброкачественны и заготовлены въ должномъ количествѣ, а равно наблюдать за тѣмъ, чтобы легко-воспламеняющіяся и горючія вещества сохранялись въ безопасныхъ помѣщеніяхъ.

§ 17. На обязанности Инспектора лежитъ также наблюденіе за содержаніемъ на желѣзной дорогѣ, въ исправности и въ опредѣ-

ленномъ обязательномъ количествѣ приспособленій къ перевозкѣ войскъ.

§ 18. Инспекторъ представляетъ въ концѣ каждаго года Начальнику Управленія желѣзныхъ дорогъ о всѣхъ тѣхъ работахъ и поставкахъ по обезпеченію правильнаго и безопаснаго движенія по дорогѣ, которыя, по его мнѣнію, было бы удобно и полезно произвести на счетъ будущаго бюджета дороги.

§ 19. Въ случаѣ командировки Министерствомъ Путей Сообщенія лицъ или Коммиссій для освидѣтельствованія производящихся работъ и поставокъ, Инспекторъ обязанъ сообщить имъ всѣ имѣющіяся у него данныя и оказывать всякое содѣйствіе къ исполненію возложеннаго на нихъ порученія.

§ 20. Въ случаѣ неправильнаго или непрочнаго производства работъ, Инспекторъ сообщаетъ свои замѣчанія Инженерамъ или агентамъ Общества словесно, а въ случаѣ неисполненія ими словесныхъ его требованій, — заявляетъ эти требованія въ формѣ письменныхъ нарядовъ, съ опредѣленіемъ срока, къ которому неправильныя или непрочныя работы должны быть отмѣнены или передѣланы вновь. Если къ опредѣленному нарядомъ сроку не будутъ устранены замѣченныя и заявленныя Инспекторомъ неправильныя дѣйствія со стороны Общества, то Инспекторъ прекращаетъ дальнѣйшее производство неправильныхъ работъ, извѣщаетъ о томъ Правленіе Общества для безотлагательнаго принятія съ его стороны надлежащихъ мѣръ къ устраненію безпорядковъ и въ тоже время доноситъ о томъ телеграммою Начальнику Управленія желѣзныхъ дорогъ.

§ 21. Инспекторъ не входитъ въ разбирательство споровъ и жалобъ на Общество и его агентовъ со стороны рабочихъ, поставщиковъ, подрядчиковъ, служащихъ, землевладѣльцевъ и другихъ постороннихъ лицъ, такъ какъ споры и жалобы эти подлежатъ разбирательству судебныхъ мѣстъ и лицъ; тѣмъ не менѣе, въ случаѣ поступающихъ къ нему жалобъ отъ служащихъ на дорогѣ и рабочихъ, онъ препровождаетъ эти жалобы въ Правленіе Общества, съ предложеніемъ поступить по нимъ на основаніи законовъ.

§ 22. Инспекторъ наблюдаетъ, чтобы помѣщенія для рабочихъ были достаточно просторны, здоровы и устроены сообразно съ временемъ года и климатическими условіями, и чтобы пища, одежда и обувь рабочихъ были удовлетворительны и не имѣли дурнаго вліянія на здоровье рабочихъ.

Инспекторъ наблюдаетъ также, чтобы заболѣвающимъ рабочимъ доставлялось надлежащее медицинское пособіе; для чего въ мѣстахъ отдаленныхъ отъ городовъ, были устроены лазареты, снабженные необходимыми медикаментами, при медикѣ, фельдшерахъ и необходимой прислугѣ. При неисполненіи Правленіемъ Общества сихъ обязанностей, Инспекторъ увѣдомляетъ о томъ Правленіе, прося его о скорѣйшемъ отстраненіи недостатковъ и при неисполненіи сихъ требованій въ двухъ-недѣльный срокъ, доноситъ о томъ телеграммою Начальнику Управленія желѣзныхъ дорогъ.

§ 23. Ежегодно, въ Февралѣ мѣсяцѣ, Инспекторъ представляетъ Начальнику Управленія желѣзныхъ дорогъ свой отзывъ о технической дѣятельности лицъ, состоящихъ по Министерству и уволенныхъ для занятій въ Общество дороги, кромѣ лицъ, утверждаемыхъ въ своихъ должностяхъ Министромъ, — съ указаніемъ степени удовлетворительности произведенныхъ каждымъ изъ сихъ лицъ построекъ.

§ 24. О всѣхъ особенныхъ случаяхъ и происшествіяхъ, какъ-то: смертныхъ случаяхъ со служащими или рабочими, весенніхъ поврежденіяхъ, обвалахъ сооруженій, взрывахъ котловъ, пожарахъ, неудовольствій большаго числа рабочихъ и проч., Инспекторъ немедленно доноситъ телеграммою Начальнику Управленія желѣзныхъ дорогъ.

§ 25. Инспектору поручается наблюдать, чтобы всѣ правительственныя требованія и распоряженія, сообщаемыя Правленію Общества, исполнялись въ точности и неотлагательно; для чего Инспекторъ извѣщается обо всѣхъ подобныхъ требованіяхъ и распоряженіяхъ.

§ 26. Въ случаѣ замѣченныхъ со стороны техниковъ и другихъ лицъ, участвующихъ въ производствѣ работъ, злоупотребленій, приносящихъ прочности сооруженія или интересамъ казны вредъ, Инспекторъ заявляетъ о томъ Правленію Общества для неотлагательнаго устраненія или удаленія виновныхъ въ этомъ лицъ отъ работъ; а въ случаѣ неисполненія Правленіемъ Общества требованія Инспектора, онъ доноситъ о томъ Начальнику Управленія желѣзныхъ дорогъ, для зависящихъ съ его стороны распоряженій.

§ 27. Инспекторъ обязанъ оказывать всякое законное и отъ него зависящее содѣйствіе Обществу и его непосредственнымъ руководителямъ дѣла во всемъ, что можетъ касаться до успѣшной

эксплоатаціи дороги, и съ этой цѣлью долженъ быть посредникомъ и ходатаемъ за Общество у мѣстныхъ административныхъ учрежденій.

§ 28. Въ случаѣ особыхъ занятій, не дающихъ возможности Инспектору исполнять лично нѣкоторыя изъ обязанностей, возлагаемыхъ на него этою инструкціею, онъ поручаетъ исполненіе обязанностей, имѣющихъ менѣе важное значеніе, своимъ помощникамъ.

Таковое приказаніе Г. Министра сообщается къ исполненію Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для правильнаго движенія, и къ свѣдѣнію, Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ желѣзныхъ дорогъ.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 29.

(3 Января 1873 г.)

О взятіи установленныхъ закономъ подписокъ отъ служащихъ при частныхъ телеграфахъ желѣзныхъ дорогъ въ соблюденіи тайны телеграфной корреспонденціи.

До Телеграфнаго Департамента дошло свѣдѣніе, что нѣкоторые чины желѣзно-дорожныхъ телеграфовъ не соблюдаютъ тайны телеграфной корреспонденціи, на томъ основаніи, что отъ этихъ служащихъ, при вступленіи на службу, не отбираются установленныя, на этотъ предметъ, подписки.

На основаніи 5-й ст. общихъ правилъ телеграфной корреспонденціи, лица, служащія въ телеграфномъ вѣдомствѣ, обязываются подпискою сохранять въ тайнѣ все, что относится до содержанія телеграммъ и за нарушеніе этого подвергаются отвѣтственности по всей силѣ законовъ, а по ст. 72-й том. XII част. I Разд. III Св. Зак. Уст. о телеграфахъ по продолженію 1871 г. лица, служащія на телеграфахъ этихъ дорогъ, обязаны дать письменное обѣщаніе въ точномъ соблюденіи установленныхъ для телеграфовъ правилъ.

На такомъ основаніи предлагается Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ сдѣлать распоряженіе, чтобы отъ всѣхъ лицъ, служащихъ при телеграфахъ желѣзныхъ дорогъ были отобраны, и впредь отбирались при опредѣленіи, подписки сохранять въ тайнѣ содержаніе телеграфной корреспонденціи и чтобы за симъ оказавшіеся виновными въ разглашеніи содержанія телеграммъ подвергались должному взысканію.

При этомъ служащимъ въ телеграфистахъ должно быть въ точности разъяснено, что это распоряженіе безусловно должно при мѣняться ко всѣмъ телеграммамъ поименованнымъ въ III отдѣлѣ Устава о телеграфахъ гл. II въ статьяхъ 79, 80 и 81.

Циркуляръ сей сообщается чинамъ Инспекцій для должнаго наблюденія за его исполненіемъ.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ. № 101.
(9 Января 1873 г.)

О продолженіи дѣйствія въ теченіи 1873 г. временныхъ правилъ по отчужденію частныхъ имуществъ подъ желѣзныя дороги, установленныхъ на 1872 г. *).

Департаментъ желѣзныхъ дорогъ, циркулярно отъ 14-го Іюня 1872 года за № 2830, сообщилъ Высочайше утвержденныя въ 6-й день Мая 1872 г. временныя, собственно на 1872 годъ, правила по отчужденію частныхъ имуществъ подъ желѣзныя дороги.

Нынѣ по Высочайше утвержденному въ 29-й день Декабря 1872 г. положенію Комитета Министровъ постановлено: въ виду временной, собственно на 1873 годъ, мѣры дозволить при занятіи имуществъ подъ строющіяся желѣзныя дороги руководствоваться упомянутыми Высочайше утвержденными 6-го Мая 1872 года временными правилами.

О таковомъ Высочайшемъ повелѣніи, по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, сообщается Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ для свѣдѣнія и руководства.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 174.
(11 Января 1873 г.)

О дополненіи двухнедѣльныхъ таблицъ движенія грузовъ еще нѣкоторыми свѣдѣніями.

Въ слѣдствіе явившейся, при составленіи отчетовъ по Управленію желѣзныхъ дорогъ, надобности имѣть болѣе подробныя свѣдѣнія о перевозкѣ товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ въ Россіи, Г. Начальникъ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ изволилъ приказать, въ представляемыхъ Управленіями желѣзныхъ дорогъ двухнедѣльныхъ таблицахъ о движеніи грузовъ;

1) принимаемые съ другихъ дорогъ грузы, обозначать не общимъ итогомъ, а показывать *отдѣльно*, сколько принято груза съ

---

*) См. на стр. 128 циркуляръ № 2830.

каждой дороги, если къ станціи дороги примыкаютъ нѣсколько желѣзныхъ дорогъ. Такимъ образомъ напримѣръ:

Орловская станція Московско-Курской дороги, должна показывать отдѣльно грузъ принятой съ Орловско-Витебской и грузъ съ Орловско-Грязской дороги;

На Курской станціи долженъ быть обозначенъ грузъ съ Кіевско-Курской дороги и отдѣльно съ Азовской дороги; и

2) въ особомъ примѣчаніи показывать *итогомъ* сколько всѣхъ вообще грузовъ, какъ принятыхъ съ другихъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и на станціяхъ линіи *прибыло* въ теченіе двухъ нѣдѣль на конечную станцію дороги по каждому направленію.

Въ слѣдствіе чего предлагается Гг. Директорамъ и Управляющимъ желѣзныхъ дорогъ непремѣнно съ 1 Января сего 1873 года приказать помѣщать въ двухнедѣльныхъ таблицахъ о движеніи грузовъ вышеозначенныя свѣдѣнія и представлять эти таблицы въ Комитетъ *) не позже десяти дней по истеченіи отчетной половины мѣсяца; при чемъ Гг. Инспекторамъ въ подтвержденіе циркуляра отъ 12 Января 1872 года за № 155 вмѣняется Г. Начальникомъ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ въ обязанность слѣдить за срочнымъ представленіемъ этихъ вѣдомостей.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 259.
(15 Января 1873 г.)

О повѣркѣ Инспекторами вѣсовыхъ гирь на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ **).

3-го Іюля 1866 года состоялось слѣдующее постановленіе Министра Путей Сообщенія «для соблюденія точнаго единства вѣса «на желѣзныхъ дорогахъ Россіи, постановляется чтобы во всѣхъ «конторахъ товарной службы желѣзныхъ дорогъ употреблялись вѣ«совыя гири, повѣренныя въ депо образцовыхъ мѣръ и вѣсовъ, и «были съ клеймами онаго; наблюденіе же за исполненіемъ сего по«ручается Инспекторамъ, при участіи Полицейскихъ Управленій «желѣзныхъ дорогъ».

Между тѣмъ обнаруживается на многихъ дорогахъ, при неисправномъ состояніи вѣсовъ и недостаткѣ гирь, гири неклейменныя, невѣрныя и даже неустановленнаго закономъ произвольнаго вѣса

*) Нынѣ означенныя таблицы представляются не въ Комитетъ, а въ Статистическій Отдѣлъ Министерства Путей Сообщенія, см. циркуляръ 19 Сентября 1873 г. № 4461.

**) См. на стр. 11 постановленіи № 8.

(Т. XI Св. Зак. Ч. II. ст. 2796), о чемъ Гг. Инспекторами своевременно доносимо небыло; почему Г. Начальникъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, въ подтвержденіе вышеозначеннаго постановленія, приказать изволилъ: предписать Гг. Инспекторамъ произвести повѣрку на станціяхъ инспектируемыхъ дорогъ вѣсовъ и гирь и если для сей повѣрки встрѣтится надобность въ образцовыхъ гиряхъ, потребовать таковыя отъ Управленій дорогъ и о послѣдствіяхъ ревизіи донести.

О вышеизложенномъ увѣдомляются Гг. Инспектора для немедленнаго и точнаго исполненія.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 309.
(18 Января 1873 г.)

О безплатной пересылкѣ служебныхъ депешъ по телеграфамъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ засѣданіи 3 Общаго Съѣзда Представителей желѣзныхъ дорогъ 30 Сентября 1871 года, по предложенію Министерства Путей Сообщенія, о безплатной передачѣ депешъ Правительственной Инспекціи по телеграфамъ всѣхъ линій желѣзныхъ дорогъ въ прямомъ сообщеніи, состоялось заключеніе: что это представляется неудобоиспо́лнимымъ и что за симъ допустить только существующій порядокъ безплатной передачи депешъ Инспекторовъ и ихъ Помощниковъ на однѣхъ дорогахъ, подъ ихъ надзоромъ состоящихъ.

Нынѣ по разрѣшеніи вопроса о средствахъ на передачу Инспекторами и ихъ Помощниками телеграммъ, по дорогамъ въ ихъ веденіи не состоящимъ, черезъ Правительственный телеграфъ, Г. Министръ Путей Сообщенія изволилъ утвердить вышеозначенное постановленіе Съѣзда о безплатной передачѣ инспекторскихъ депешъ, по желѣзно-дорожнымъ телеграфамъ въ предѣлахъ инспектируемыхъ ими дорогъ, при чемъ приказалъ объяснить Совѣтамъ и Правленіямъ желѣзныхъ дорогъ, что депеши Министерства Путей Сообщенія, на точномъ основаніи ст. 79 и 92, Устава о Телеграфахъ отдѣлъ III *), подлежатъ безплатной передачѣ по всѣмъ линіямъ телеграфовъ желѣзныхъ дорогъ, какъ по каждой отдѣльно, такъ и по прямому сообщенію, гдѣ оно существуетъ и что правомъ этимъ должны пользоваться по Министерству, кромѣ Гг. Министра Путей Сообщенія, его Товарища и Директора Департамента Желѣзныхъ Дорогъ: Начальникъ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ, Завѣдывающій Техническою и Инспек-

*) См. приложеніе № 3.

торскою частями по желѣзнымъ дорогамъ, Технически-Инспекторскій Комитетъ и лица, командированныя отъ сего Комитета или Начальникомъ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ, для производства по дорогамъ особыхъ инспекцій.

О таковыхъ приказаніяхъ Г. Министра Путей Сообщенія увѣдомляются Совѣты Управленій и Правленія дорогъ для надлежащихъ распоряженій къ приведенію оныхъ въ дѣйствіе, а Гг. Инспекторамъ для свѣдѣнія и руководства.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 517.
(29 Января 1873 г.)

Объ устройствѣ пожарной части на станціяхъ, и мѣрахъ противъ пожаровъ вблизи линій желѣзныхъ дорогъ.

При обсужденіи вопроса о мѣрахъ къ предупрежденію и тушенію пожаровъ на станціяхъ и линіяхъ желѣзныхъ дорогъ, представители желѣзныхъ дорогъ, въ засѣданіи Общаго Съѣзда 4-го Ноября 1872 года выразили обѣщаніе, что Правленія дорогъ будутъ заботиться о снабженіи станцій пожарными инструментами, о содержаніи ихъ во всегдашней исправности и о пріученіи служащихъ къ ихъ употребленію, а также въ случаѣ пожара въ недальнемъ разстояніи отъ станцій, что будутъ отправляемы, если это окажется возможнымъ, экстренные поѣзды для перевозки, какъ пожарныхъ инструментовъ, такъ и командъ, а въ засѣданіи 6-го Ноября признали возможнымъ установить на желѣзныхъ дорогахъ въ отношеніи предупрежденія пожаровъ, слѣдующія правила:

1) Имѣть на всѣхъ городскихъ станціяхъ пожарныя трубы и другіе пожарные инструменты въ размѣрѣ, потребномъ для станцій.

2) Примѣнять, гдѣ это окажется возможнымъ, къ тушенію пожаровъ разные водопитательные приборы находящіеся при паровозахъ.

3) Отводить на станціяхъ для склада керосина, сала, негашеной извести и другихъ самовоспламеняющихся предметовъ, особыя отдаленныя мѣста.

4) Распорядиться ежемѣсячнымъ осмотромъ станціонныхъ пожарныхъ инструментовъ, пріученіемъ служащихъ къ употребленію ихъ и испытаніемъ ихъ въ семъ отношеніи не менѣе одного раза въ мѣсяцъ.

5) Оказывать зависящее содѣйствіе къ тушенію пожаровъ на линіяхъ дорогъ и близъ оныхъ, на сколько это окажется возможнымъ.

Г. Министръ Путей Сообщенія, по докладѣ протоколовъ Съѣзда, приказать изволилъ вмѣнить въ обязанность всѣхъ желѣзныхъ дорогъ точное исполненіе сихъ правилъ, съ добавленіемъ въ 1-мъ пунктѣ, чтобы пожарные трубы и инструменты имѣлись не только на главныхъ и городскихъ, но вообще на каждой станціи, въ количествѣ соотвѣтствующемъ потребностямъ; при чемъ правила эти сообщить Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ для наблюденія за ихъ исполненіемъ.

Вслѣдствіе чего предлагается Гг. Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ:

1) Освидѣтельствовать наличное состояніе пожарныхъ трубъ и пожарныхъ инструментовъ на станціяхъ и представить въ Технически-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ вѣдомость всѣмъ трубамъ и инструментамъ съ своимъ заключеніемъ, удовлетворяютъ-ли эти предметы мѣстнымъ условіямъ станцій и не требуется-ли ихъ улучшенія или увеличенія ихъ количества;

2) за симъ постоянно наблюдать и требовать, чтобъ пожарные инструменты были всегда въ исправности и готовности для поданія скорой помощи, и чтобы вмѣстѣ съ тѣмъ на каждой станціи были служащіе, умѣющіе ими дѣйствовать;

и 3) также имѣть наблюденіе за выполненіемъ прочихъ пунктовъ правилъ, и вообще слѣдить, чтобы на станціяхъ были соблюдаемы всѣ мѣры осторожности отъ огня, и чтобы при движеніи поѣздовъ машинисты распоряжались топкой такъ, чтобъ искры не вылетали вблизи строеній, стоговъ сѣна, скирдовъ хлѣба, лѣсовъ и торфяниковъ и т. п., особенно во время лѣтнихъ засухъ.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 518.

(29 Января 1873 г.)

Съ циркуляромъ Шефа-Жандармовъ, отъ 4 Января 1873 г. за № 1, о сношеніи жандармскихъ чиновъ съ Начальниками подлежащихъ станцій при производствѣ изслѣдованій на пути желѣзныхъ дорогъ.

Инспекторомъ одной дороги былъ возбужденъ вопросъ: имѣютъ-ли право чины Жандармскаго Полицейскаго Управленія водить по станціямъ и путямъ всякое постороннее лицо, не спрашивая разрѣшенія Начальника Станціи, если присутствіе этого посторонняго лица будетъ необходимо для разбирательства.

Въ слѣдствіе сношенія по сему вопросу Г. Министра Путей Сообщенія, съ Шефомъ Жандармовъ, Генералъ-Адъютантъ Графъ Шуваловъ приказать изволилъ, чтобы Жандармскіе чины входили въ соглашеніе съ Начальниками Станцій о времени и мѣстѣ на путяхъ, гдѣ они будутъ находиться для производства слѣдствій и дознаній.

По приказанію Г. Начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ, сообщается Гг. Инспекторамъ, Управляющимъ и Директорамъ дорогъ копія съ циркуляра по сему предмету Штаба Корпуса Жандармовъ отъ 4 Января за № 1 для надлежащаго свѣдѣнія и руководства.

Копія.

Шефъ Жандармовъ, принимая во вниманіе съ одной стороны, что чины жандармскихъ Полицейскихъ Управленій желѣзныхъ дорогъ на основаніи закона 19 Мая 1871 г., опредѣлившаго порядокъ дѣйствій ихъ по изслѣдованію преступленій, обязаны во всѣхъ мѣстахъ раіона желѣзныхъ дорогъ, гдѣ бы ни случилось преступленіе или происшествіе, подлежащее разслѣдованію, производить судебно-полицейскія дѣйствія и приглашать, или приводить, на данную мѣстность нужныхъ для того постороннихъ лицъ, и съ другой,—что только начальство станцій желѣзной дороги, можетъ знать свободенъ-ли ввѣренный ему путь, на которомъ производится таковое изслѣдованіе, — въ виду могущаго произойти въ данномъ случаѣ несчастія, какъ съ названными чинами, такъ и съ находящимися при нихъ посторонними лицами,—изволилъ приказать, чтобы Жандармскіе чины приступали къ означеннымъ дѣйствіямъ не иначе, какъ по предварительному соглашенію съ Начальникомъ подлежащей станціи о томъ, когда и въ какомъ именно мѣстѣ желѣзно-дорожнаго пути они будутъ находиться.

О таковомъ приказаніи Генералъ-Адъютанта Графа Шувалова объявляется Гг. Начальникамъ Жандармскихъ Полицейскихъ Управленій желѣзныхъ дорогъ для точнаго руководства и исполненія.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 606.

(5 Февраля 1873 г.)

О перевозкѣ скота *).

Въ виду повторяющихся ежегодно въ различныхъ мѣстностяхъ Россіи повальныхъ болѣзней рогатаго скота, происходящихъ, между прочимъ, отъ прогона скота по неудовлетворительнымъ скотопрогоннымъ трактамъ и отъ неправильной организаціи перевозокъ

*) См. ниже циркуляры 19 Іюля и 23 Ноября 1873 г. за №№ 3233 и 1563.

скота по желѣзнымъ дорогамъ, Министръ Внутреннихъ Дѣлъ предполагаетъ постепенно, въ случаяхъ гдѣ это окажется необходимымъ, воспретить передвиженіе скота по грунтовымъ дорогамъ, во всѣхъ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ передвиженіе это можетъ быть замѣнено перевозкою скота по желѣзнымъ дорогамъ, организованною съ достаточною правильностью и скоростью и съ устройствомъ необходимыхъ для сего приспособленій.

На основаніи концессій и уставовъ, Общества желѣзныхъ дорогъ обязаны удовлетворять вполнѣ движенію, соразмѣрно частной и обще-государственной потребности и имѣть подвижной составъ, приспособленный въ надлежащемъ количествѣ къ перевозкѣ всякаго рода грузовъ, а слѣдовательно и къ перевозкѣ скота, для которой необходимо соблюденіе въ гигіеническомъ отношеніи извѣстныхъ условій, при которыхъ только и возможно достигнуть предупрежденія развитія въ рогатомъ скотѣ болѣзней.

Въ виду сего, независимо отъ того будетъ-ли перевозка скота сдѣлана обязательною или нѣтъ, Г. Министръ Путей Сообщенія призналъ справедливымъ потребовать отъ Совѣтовъ Управленій и Правленій желѣзно-дорожныхъ Обществъ, принятія мѣръ къ устройству приспособленій для удобной перевозки скота, соразмѣрно съ его передвиженіемъ по каждой дорогѣ и согласно съ программою Министерства Внутреннихъ Дѣлъ; для приведенія же сего въ исполненіе Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ дорогъ сдѣлать нынѣ же распоряженія:

1) о воспрещеніи принимать на станціяхъ къ перевозкѣ скотъ и нагружать его въ вагоны безъ предварительнаго освидѣтельствованія скота ветеринарнымъ врачемъ или безъ предъявленія отправителемъ скота ветеринарнаго свидѣтельства на безпрепятственную перевозку *).

2) Объ очищеніи вагоновъ, средствами желѣзно-дорожныхъ управленій, тотчасъ по высадкѣ скота, и о зарытіи въ землю или уничтоженіи навоза и подстилки, отнюдь не оставляя ихъ на станціяхъ, а также о дезинфекціи вагоновъ кипяткомъ или инымъ способомъ, по указанію ветеринаровъ, безъ взиманія за это особой платы съ хозяевъ скота.

3) О приспособленіи вагоновъ къ перевозкѣ скота, причемъ въ видахъ достиженія умѣреннаго тарифа, можно ограничиться

---

*) Циркуляромъ отъ 10 Апрѣля 1874 г. № 2051 установлены нѣкоторыя ограниченія въ сихъ требованіяхъ.

для лѣтней перевозки скота обыкновенными товарными вагонами, но съ устройствомъ для вентиляціи: или оконъ, или рѣшетокъ, вставляемыхъ вмѣсто дверей, а для привязи скота колецъ.

4) Объ устройствѣ на станціяхъ приспособленій къ посадкѣ скота въ вагоны и высадкѣ его на платформы.

5) Объ устройствѣ въ вагонахъ приспособленій для водопоя, безъ вывода для сего скота изъ вагоновъ, и снабженіи водою лицъ сопровождающихъ скотъ, на станціяхъ отправленія, на пунктахъ остановки поѣздовъ для отдыха скота и на станціяхъ высадки.

6) Объ учрежденіи на дорогахъ, по коимъ производится значительная или постоянная перевозка гуртовъ, особыхъ скотскихъ поѣздовъ со скоростью не менѣе 20 верстъ въ часъ, полагая для отдыха скота не болѣе 8 часовъ въ сутки, на дорогахъ же неимѣющихъ перевозки скота цѣлыми поѣздами, объ отправленіи вагоновъ онаго съ товарными поѣздами, имѣющими наибольшую скорость и наименьшія остановки на станціяхъ.

7) Объ отправленіи извѣстнаго числа вагоновъ въ опредѣленные дни по требованію скотопромышленниковъ, при чемъ количество содержанія въ готовности вагоновъ будетъ за день объявляемо отправителями.

Принимая въ соображеніе, что гуртовыя перевозки скота распредѣляются по линіямъ дорогъ неравномѣрно, а на нѣкоторыхъ и вовсе не производятся, Г. Министръ Путей Сообщенія для заблаговременнаго принятія дорогами мѣръ къ постоянной правильной и удобной перевозкѣ скота, а вмѣстѣ съ тѣмъ для устраненія безполезныхъ затратъ Управленія дорогъ, вошелъ въ сношеніе съ Гг. Министрами Внутреннихъ Дѣлъ и Государственныхъ Имуществъ о доставленіи данныхъ, относительно количества скота, которое можетъ быть ожидаемо къ перевозкѣ на каждой дорогѣ, а равно къ опредѣленію тѣхъ линій желѣзныхъ дорогъ, на которыхъ перевозку эту предполагается дѣлать обязательною для скотопромышленниковъ.

Равнымъ образомъ Г. Министръ Путей Сообщенія сообщилъ Г. Министру Внутреннихъ Дѣлъ о принятіи со стороны сего Министерства мѣръ къ своевременной, безостановочной и правильной выдачѣ свидѣтельствъ ветеринарными врачами.

О всемъ вышеизложенномъ сообщается Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ желѣзныхъ дорогъ, для приведенія вышеозначенныхъ мѣръ въ дѣйствіе нынѣ-же, соразмѣрно существующей и указываемой опытами перевозкѣ скота по каждой дорогѣ.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 762.
(12 Февраля 1873 г.)

О наблюденіи за правильнымъ насаживаніемъ на колеса шинъ.

Въ послѣднее время стали часто повторятся случаи сходовъ съ рельсовъ вагоновъ и паровозовъ отъ лопнувшихъ шинъ; въ слѣдствіе сего Г. Начальникъ Управленія желѣзныхъ дорогъ изволилъ приказать просить Управленія дорогъ обратить особенно бдительное вниманіе на правильное насаживаніе шинъ.

О вышеизложенномъ сообщается Гг. Инспекторамъ для надлежащаго предложенія Управленіямъ, и для должнаго наблюденія за исполненіемъ.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 855.
(20 Февраля 1873 г.)

О безплатномъ проѣздѣ по желѣзнымъ дорогамъ жандармскихъ чиновъ.

Штабъ Корпуса Жандармовъ отъ 28 минувшаго Января за № 620 сообщилъ, что нѣкоторые изъ Управляющихъ желѣзными дорогами, входящими въ составъ одного Жандармскаго Полицейскаго Управленія, отказываютъ въ безплатной перевозкѣ по служебнымъ надобностямъ нижнихъ чиновъ, находящихся на желѣзныхъ дорогахъ другихъ сосѣднихъ Обществъ, т. е. перевозятъ безплатно только жандармовъ, служащихъ на Управляемыхъ ими линіяхъ, а не всѣхъ остальныхъ одного и того же Жандармскаго Полицейскаго Управленія числящихся на другихъ дорогахъ, ссылаясь на неимѣніе на то въ виду никакого постановленія.

По разсмотрѣніи приведеннаго обстоятельства и всѣхъ данныхъ по изложенному предмету, Штабъ разъяснилъ, что

1) Согласно 1-го примѣчанія къ § 10. Положенія о Жандармскихъ Полицейскихъ Управленіяхъ, Высочайше утвержденнаго 27 Іюля 1861 года, Начальники и всѣ чины этихъ Управленій, должны имѣть безплатный проѣздъ на всѣхъ поѣздахъ по желѣзнымъ дорогамъ, въ вѣдѣніи одного и того же Управленія находящихся.

2) Жандармское Полицейское Управленіе нѣсколькихъ дорогъ завѣдываетъ ими въ совокупности и ни въ какомъ случаѣ не можетъ быть подраздѣляемо на Жандармскія Управленія каждой изъ этихъ дорогъ въ отдѣльности.

и 3) Наконецъ, какъ по устройству общаго для всѣхъ дорогъ Жандармскаго Управленія, такъ въ особенности по существу воз-

ложенныхъ на Жандармовъ обязанностей, является неминуемая надобность въ безпрепятственныхъ служебныхъ переѣздахъ жандармскихъ чиновъ по всѣмъ линіямъ желѣзныхъ дорогъ, входящихъ въ одно общее Жандармское Управленіе.

Въ виду всего вышеизложеннаго, а равно и того, что Совѣтъ Управленія Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ согласился съ такимъ же заключеніемъ, въ отношеніи безплатной перевозки чиновъ одного и того же Управленія по всѣмъ линіямъ Главнаго Общества, Штабъ проситъ сдѣлать распоряженіе, чтобы всѣ чины одного и того же Жандармскаго Полицейскаго Управленія желѣзныхъ дорогъ, имѣли право безплатнаго проѣзда по служебнымъ надобностямъ по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ, входящимъ въ составъ даннаго Управленія.

Г. Начальникъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, признавая право это по смыслу примѣчанія къ 10 пункту вышеуказаннаго Высочайше утвержденнаго Положенія, находитъ, что всякое пользованіе даровыми разъѣздами должно обусловливаться удостовѣреніемъ, что жандармскіе чины внѣ своего служебнаго участка дѣйствительно совершаютъ поѣздку по служебной надобности, для чего необходимо, чтобы на право полученія безплатныхъ билетовъ или безплатный переѣздъ по каждой дорогѣ, жандармскіе чины, часто на дорогахъ никому не извѣстные, были снабжаемы своимъ Начальствомъ письменными удостовѣреніями, необходимыми и для отчетности служащихъ на дорогахъ лицъ, по примѣру требованій на перевозку вообще воинскихъ чиновъ; почему Г. Начальникъ Управленія желѣзныхъ дорогъ и обратился къ Начальнику Штаба съ просьбою о введеніи этого порядка, если къ этому не встрѣтится какихъ либо затрудненій.

О вышеизложенномъ увѣдомляются Совѣты Управленій и Правленія желѣзныхъ дорогъ, для распоряженій къ точному исполненію Высочайше утвержденнаго 27 Іюля 1861 г. Положенія о Жандармскихъ Полицейскихъ Управленіяхъ.

Циркуляръ Технико-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 1313.

(22 Марта 1873 г.)

Объ обозначеніи на нѣкоторыхъ представляемыхъ чертежахъ, кромѣ русскихъ мѣръ и мѣръ метрическихъ.

Согласно утвержденному Г. Начальникомъ Управленія желѣзныхъ дорогъ 16-го Марта сего года, журналу Комитета за № 137,

предлагается Гг. Инспекторамъ наблюсти: чтобы на представляемыхъ въ Комитетъ, чрезъ ихъ посредство, чертежахъ подвижнаго состава, желѣзныхъ частей мостовъ, рельсовъ и ихъ скрѣпленій, стрѣлокъ, крестовинъ и приборовъ для водоснабженія, кромѣ русскихъ мѣръ были надписываемы и метрическія мѣры.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 1415.

(29 Марта 1873 г.)

О зачисленіи въ запасный капиталъ разницы между стоимостью сплошныхъ фундаментовъ и каменныхъ столбовъ построекъ.

Согласно утвержденному Г. Начальникомъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, 13 Марта сего года, журналу Комитета за № 118, предлагается Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ, чтобы при утвержденіи, на основаніи § 19 Инструкціи Правительственнымъ Инспекторамъ, проектовъ казармъ по линіи и сторожевыхъ домовъ, ежели они съ своей стороны, по мѣстнымъ обстоятельствамъ, найдутъ возможнымъ допустить устройство оныхъ на каменныхъ столбахъ, вмѣсто сплошныхъ каменныхъ фундаментовъ, — вмѣстѣ съ донесеніемъ о томъ Комитету, сообщать Правленію Общества о непремѣнномъ отчисленіи въ запасный капиталъ, разности между стоимостью сплошнаго фундамента и столбовъ, при чемъ отчисленная на сихъ основаніяхъ, въ запасный капиталъ, сумма, можетъ быть расходована не иначе какъ съ разрѣшенія Господина Министра Путей Сообщенія.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 1438.

(30 Марта 1873 г.)

О расчетѣ съ Управленіями желѣзныхъ дорогъ за поврежденія, могущія произойти въ подвижномъ составѣ при перевозкѣ боевыхъ припасовъ *).

По поводу ходатайства Представителей желѣзныхъ дорогъ на изложеннаго въ протоколѣ 4-го очереднаго Общаго Съѣзда за № 10, объ обезпеченіи вознагражденія за вредъ, могущій произойти при перевозкѣ огнестрѣльныхъ припасовъ, по приказанію Господина Министра Путей Сообщенія, увѣдомляются Совѣты Управленій и Правленія Обществъ желѣзныхъ дорогъ и Гг. Инспектора, что на основаніи § 75 новаго Положенія о перевозкѣ войскъ

*) См. приложеніе № 2 (положеніе о перевозкѣ войскъ § 75).

по желѣзнымъ дорогамъ, Высочайше утвержденнаго 12 Января 1873 г., Военное и Морское Вѣдомства уплачиваютъ Управленію желѣзной дороги за поврежденія, могущія произойти, въ подвижномъ составѣ, отъ перевозки въ ономъ пороха и боевыхъ припасовъ, если по разслѣдованію окажется, что поврежденія эти произошли по винѣ войскъ.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 1694.

(21 Апрѣля 1873 г.)

О своевременномъ донесеніи Инспекторами относительно имѣющихся на дорогахъ недодѣлкахъ и недопоставкахъ.

Въ Уставахъ и концессіяхъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ опредѣленъ порядокъ принятія со стороны Министерства Путей Сообщенія понудительныхъ мѣръ къ выполненію Обществами обязательныхъ по Уставамъ и концессіямъ работъ и поставокъ на ихъ дорогахъ.

Дабы впредь по мѣрѣ наступленія сроковъ для окончанія работъ и исполненія поставокъ возможно было бы своевременно принимать мѣры къ понужденію Обществъ къ выполненію принятыхъ ими на себя обязательствъ,—по приказанію Господина Министра Путей Сообщенія, предлагается Инспекторамъ тѣхъ дорогъ, на которыхъ имѣются еще недодѣлки или недопоставки, по мѣрѣ наступленія сроковъ назначенныхъ на выполненіе этихъ недодѣлокъ или недопоставокъ, доносить своевременно Технически-Инспекторскому Комитету: исполнены ли Обществомъ подлежащія работы или поставлены ли имъ слѣдовавшіе предметы?

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 1766.

(24 Апрѣля 1873 г.)

Въ разъясненіе циркуляра 1869 г. объ увольненіи машинистовъ за пьянство.

Одинъ изъ Директоровъ желѣзныхъ дорогъ обратился къ Инспекціи съ просьбою о доставленіи и разъясненіи постановленія Министра Путей Сообщенія 1869 года, относительно циркулярныхъ сообщеній Управленіямъ дорогъ о машинистахъ, увольняемыхъ за пьянство.

Распоряженіе Министерства Путей Сообщенія «чтобы машинисты, «увольняемые съ одной дороги за нетрезвое поведеніе, не были при«нимаемы на службу другихъ дорогъ, и чтобы объ увольненіи та«кихъ машинистовъ, сообщалось къ свѣдѣнію Управленіямъ всѣхъ

«дорогъ», было сообщено Инспекторамъ дорогъ 7—9 Января 1869 г. но при исполненіи онаго встрѣчались недоразумѣнія, которыя дали поводъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ къ неправильному примѣненію этой мѣры какъ къ машинистамъ, подверженнымъ страсти къ пьянству, или провинившимся въ другихъ проступкахъ, такъ и къ другимъ служащимъ.

Почему является необходимымъ сдѣлать по сему предмету нижеслѣдующія разъясненія: означенное распоряженіе Министерства, какъ мѣра предосторожности для безопасности движенія поѣздовъ, касается только однихъ машинистовъ, подверженныхъ пьянству, вслѣдствіе коего имъ не можетъ быть довѣряемо управленіе паровозами, но вовсе не распространяется на какіе либо другіе ихъ поступки, а равно вовсе не касается другихъ лицъ, служащихъ на дорогѣ.

Но и самое оглашеніе машинистовъ неблагонадежными къ управленію паровозами, въ отношеніи безопасности движенія довѣряемыхъ имъ поѣздовъ по приверженности машинистовъ къ пьянству, должно имѣть законное основаніе, подтвержденное полицейскими или судебными актами, по точному смыслу 42 ст. Устав. о наказ. налагаем. Миров. Судьями и ст. 244, XIV Т. Св. Зак. Устав. о предупрежденіи и пресѣченіи преступленій.

На основаніи этихъ законовъ, если отъ нахожденія машиниста въ пьяномъ видѣ, съ сопровождаемымъ имъ поѣздомъ произойдетъ какое-либо несчастіе, за которое машинистъ будетъ подлежать уголовному суду въ общихъ судебныхъ установленіяхъ, то само собою, желѣзно-дорожная Полиція о такихъ происшествіяхъ обязана сообщать, на основаніи 244 ст. Устава о предупрежденіи и пресѣченіи преступленій и 250 ст. Уст. Уголов. Судопроизводства судебнымъ слѣдователямъ и прокурорамъ или ихъ товарищамъ, для производства предварительныхъ слѣдствій.

Что же касается до того, когда машинистъ, при самомъ отправленіи съ поѣздомъ или прійдя съ нимъ на станцію, которая всегда, а особенно при нахожденіи на ней пассажирскаго поѣзда, должна почитаться публичнымъ мѣстомъ, будетъ отъ пьянства въ безобразномъ видѣ, то въ виду важности поручаемой машинисту обязанности, на точномъ основаніи закона, со стороны Управленій желѣзныхъ дорогъ должно быть сдѣлано распоряженіе о передачѣ такихъ машинистовъ Начальниками станцій чинамъ Жандармскаго Полицейскаго Управленія, для составленія о состояніи машиниста въ пьяномъ видѣ надлежащаго акта, и пре-

слѣдованія виновнаго въ мировыхъ учрежденіяхъ, согласно II ст. Положенія о дѣйствіяхъ по изслѣдованію преступленій и проступковъ, Высочайше утвержденнаго 19 Мая 1871 г., и на основаніи 42 ст. Устав. о наказ. налагаем. Миров. Судьями и 4 примѣчанія къ 1 ст. Устав. о предупр. и пресѣч. преступленій (Т. XIV Св. Закон. по продолж. 1868 г.).

Послѣ этого Правленіе можетъ въ совершенной точности исполнить распоряженіе Министерства 7—9 Января 1869 года, сообщеніемъ Управленіямъ всѣхъ прочихъ желѣзныхъ дорогъ о сдѣланномъ имъ распоряженіи, относительно преслѣдованія такого машиниста за пьянство судебнымъ порядкомъ,—съ увольненіемъ машиниста отъ занимаемой имъ должности.

Разъясненія эти сообщаются для руководства и устраненія всякихъ недоразумѣній по поводу вышеозначеннаго распоряженія Министерства 1869 г., Совѣтамъ Управленій, Правленіямъ и Управленіямъ, а также и Гг. Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 1796.

(25 Апрѣля 1873 г.)

Объ отвѣтственности Обществъ желѣзныхъ дорогъ за порчу грузовъ вслѣдствіе непокрытія ихъ брезентами.

Вслѣдствіе жалобъ отправителей на подмочку и порчу хлѣбныхъ грузовъ, перевозимыхъ на открытыхъ платформахъ безъ покрышки ихъ брезентами, обнаруживается, что на нѣкоторыхъ дорогахъ хлѣба и другіе грузы, подверженные порчѣ отъ перемѣны погоды, не покрываются брезентами, вслѣдствіе недостатка въ сихъ послѣднихъ или потому только, что этого не требовали отправители, тогда какъ обязанность охраненія грузовъ отъ подмочки и порчи при перевозкѣ лежитъ на отвѣтственности дорогъ.

Г. Министръ Путей Сообщенія приказать изволилъ: сообщить всѣмъ Обществамъ желѣзныхъ дорогъ, что хозяева такихъ товаровъ, которые могутъ быть испорчены вслѣдствіе непокрытія оныхъ брезентами, при перевозкѣ въ открытыхъ вагонахъ, имѣютъ право взыскивать съ Общества дороги за порчу сего товара, если онъ былъ погруженъ на открытомъ подвижномъ составѣ и небылъ покрытъ брезентами.

Сообщается о семъ Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ желѣзныхъ, дорогъ для зависящихъ съ ихъ стороны распоряженій по сему предмету.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 2064.

(10 Мая 1873 г.).

О доставленіи свѣденій о всѣхъ испытаніяхъ новыхъ приспособленій, производимыхъ на дорогахъ.

По имѣющимся частнымъ свѣденіямъ на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ производятся испытанія различныхъ новыхъ приспособленій, о которыхъ никакихъ свѣденій въ Министерствѣ Путей Сообщенія не имѣется.

Такъ какъ сообщеніе свѣденій о результатахъ, производившихся до настоящаго времени опытовъ, дало бы возможность дѣлать болѣе полное заключеніе о различныхъ изобрѣтеніяхъ и усовершенствованіяхъ, препровождаемыхъ на разсмотрѣніе Министерства Путей Сообщенія при выдачѣ привиллегій, то, по приказанію Г. Начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ, предлагается Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ доставлять въ Технически-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ свѣденія о всѣхъ производящихся опытахъ на инспектируемыхъ ими дорогахъ и о результатахъ этихъ опытовъ.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 2049.

(11 Мая 1873 г.)

О разрѣшеніи судебнымъ порядкомъ спорныхъ вопросовъ въ случаяхъ несвоевременной уплаты Обществамъ желѣзныхъ дорогъ денегъ за перевозку войскъ *).

По поводу выраженнаго на 4-мъ очередномъ Общемъ Съѣздѣ Представителей желѣзныхъ дорогъ желанія, что бы въ новое положеніе о перевозкѣ войскъ было включено условіе объ уплатѣ Военнымъ вѣдомствомъ узаконенныхъ процентовъ въ случаѣ невзноса денегъ за перевозку войскъ въ назначенный срокъ, по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, увѣдомляются Совѣты Управленій и Правленія Обществъ желѣзныхъ дорогъ и Гг. Инспектора, что по этому предмету въ § 145 новаго положенія о перевозкѣ войскъ по желѣзнымъ дорогамъ, Высочайше утвержденнаго 12 Января 1873 г., сказано:

Въ случаяхъ несвоевременной уплаты денегъ по документамъ за перевозки и при заявленіяхъ Обществами желѣзныхъ дорогъ

---

*) См. приложеніе № 2 (положеніе о перевозкѣ войскъ § 145).

претензій на понесенные отъ того убытки, всѣ спорные вопросы, если не послѣдуетъ по нимъ обоюднаго соглашенія Правленій названныхъ дорогъ съ подлежащими Министерствами, разрѣшаются судебнымъ порядкомъ.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 2262.

(25 Мая 1873 г.)

О перевозкѣ войскъ въ военное время.

Для мобилизаціи арміи необходимо имѣть точное свѣденіе о наибольшемъ числѣ поѣздовъ, которое каждая дорога въ состояніи ежедневно отправить съ каждаго конца.

По распоряженію Военнаго Министерства, завѣдывающимъ передвиженіемъ по желѣзнымъ дорогамъ, поручено составленіе подробныхъ росписаній, съ указаніемъ времени остановокъ и тѣхъ пунктовъ, гдѣ войска должны получить горячую пищу и останавливаться на дневки.

Для оказанія въ этомъ дѣлѣ содѣйствія Гг. завѣдывающимъ составленіемъ помянутыхъ росписаній, поручается Гг. Инспекторамъ доставлять имъ всѣ необходимыя для сего свѣдѣнія.

Затѣмъ предлагается самимъ Гг. Инспекторамъ представить росписанія и графическія таблицы воинскихъ поѣздовъ, принявъ въ соображеніе тѣ данныя, которыя указаны въ Высочайше утвержденномъ положеніи о перевозкѣ войскъ по желѣзнымъ дорогамъ *).

При чемъ имѣть въ виду:

А) Что наибольшее число поѣздовъ, которое дороги въ состояніи пропустить, зависитъ отъ постоянныхъ устройствъ на дорогѣ, какъ то: разстояній между станціями, длины разъѣздныхъ и запасныхъ путей, количества воды и т. п. и не должно зависѣть отъ количества имѣющагося на дорогѣ подвижнаго состава; такъ какъ таковый, можетъ быть взятъ съ другихъ дорогъ.

Б) Что при составленіи росписаній, слѣдуетъ имѣть въ виду прекращеніе товарнаго движенія.

В) Что росписанія должны быть представлены въ двухъ видахъ: одно съ назначеніемъ наибольшаго числа воинскихъ поѣздовъ, при сохраненіи двухъ пассажирскихъ съ каждаго конца дороги, а другое—съ назначеніемъ наибольшаго числа воинскихъ поѣздовъ, при совершенномъ уничтоженіи пассажирскаго движенія и сдѣланіемъ всѣхъ поѣздовъ воинскими, т. е. одинаковой скорости.

---

*) См. приложеніе № 2 (положеніе о перевозкѣ войскъ § 146—157).

Г) Росписанія и графическія таблицы должны быть представлены съ пояснительными записками, объясняющими тѣ основанія, на которыхъ составлены росписанія и вообще указаны всѣ особенности и соображенія, которыя необходимо было принять для доставленія возможности пропустить наибольшее число поѣздовъ, а также указать тѣ мѣры, которыя необходимы для достиженія наибольшаго движенія указаннаго въ росписаніи.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 2568.

(16 Іюня 1873 г.)

О сдѣланіи надписей на вагонахъ для перевозки войскъ, обозначающихъ ихъ вмѣстимость *).

Въ 1-мъ пунктѣ постановленія Министра Путей Сообщенія по желѣзнымъ дорогамъ № 44, о сдѣланіи на вагонахъ, предназначенныхъ для перевозки войскъ по желѣзнымъ дорогамъ, надписей, обозначающихъ вмѣстимость этихъ вагоновъ, между прочимъ выражено: «число лошадей и людей обозначается соразмѣрно вмѣ«стимости вагоновъ по соглашенію Управленій желѣзныхъ дорогъ «съ Инспекціями оныхъ».

Въ дополненіе къ сему предлагается Гг. Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ, входить согласно сему пункту въ соглашеніе съ Управленіями желѣзныхъ дорогъ объ обозначеніи вмѣстимости вагоновъ не иначе, какъ по предварительномъ письменномъ соглашеніи о семъ съ завѣдывающими передвиженіемъ войскъ. Что же касается до надписей на вагонахъ, обозначающихъ вмѣстимость оныхъ,—то надписи эти должны быть сдѣланы на обѣихъ долевыхъ сторонахъ вагоновъ, на высотѣ равной окнамъ, ближе къ передней сторонѣ вагоновъ.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 3056.

(26 Іюня 1873 г.)

О непринятіи Обществами желѣзныхъ дорогъ на службу отпускныхъ нижнихъ чиновъ, на билетахъ которыхъ нѣтъ разрѣшительныхъ надписей на отлучку.

Въ циркулярѣ Главнаго Штаба Военнаго Министерства отъ 18 февраля 1868 года за № 39, распубликованы образцы биле-

---

*) см. выше на стр. 78 постановленіе № 44.

товъ, которыми, между прочимъ, разъяснено, что нижній чинъ, въ томъ мѣстѣ, гдѣ изберетъ для себя жительство, долженъ предъявить выданный ему отъ военнаго Начальства билетъ мѣстной полиціи, и общественное управленіе того Общества, въ составъ коего онъ войдетъ, обязано сдѣлать на этомъ билетѣ удостовѣреніе о дѣйствительной принадлежности его къ Обществу и затѣмъ уже билетъ этотъ не подлежитъ замѣнѣ другимъ видомъ.

Такимъ образомъ паспорты отставныхъ и билеты безсрочно-отпускныхъ нижнихъ чиновъ, причислившихся къ Обществамъ, по сдѣланіи на нихъ надписей о принадлежности нижнихъ чиновъ къ Обществамъ, подлежатъ возврату упомянутымъ нижнимъ чинамъ на руки, и въ случаѣ временныхъ отлучекъ нижнихъ чиновъ изъ мѣстъ жительства, не подлежатъ замѣнѣ со стороны Общества другимъ видомъ, а о перемѣнѣ мѣста жительства, и временной, съ дозволенія Начальства, отлучкѣ нижнихъ чиновъ, дѣлается отмѣтка на означенныхъ увольнительныхъ видахъ.

Между тѣмъ до Министерства Внутреннихъ Дѣлъ дошло свѣдѣніе, что нерѣдко отпускные нижніе чины, проживающіе въ уѣздѣ, переходятъ на службу на желѣзныя дороги безъ всякаго дозволенія Полицейскаго Управленія и волостнаго и сельскаго Начальства, а Управленія желѣзныхъ дорогъ принимаютъ ихъ къ себѣ, не смотря на то, что въ билетахъ нижнихъ чиновъ указано мѣсто жительства и на временной переходъ на службу по желѣзнымъ дорогамъ дозволенія полиціи не имѣется,—отъ чего происходитъ безполезная переписка о розысканіи отлучившихся изъ мѣстъ жительства нижнихъ чиновъ.

Г. Управляющій Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ, имѣя въ виду, что въ случаѣ призыва отпускныхъ нижнихъ чиновъ на службу, быстрота сбора обезпечивается исключительно извѣстностію ихъ жительства, проситъ сдѣлать распоряженіе о томъ, чтобы Управленія желѣзныхъ дорогъ не принимали на службу тѣхъ отпускныхъ нижнихъ чиновъ, на билетахъ которыхъ нѣтъ разрѣшительныхъ надписей на отлучку.

По приказанію г. Министра Путей Сообщенія, извѣщаются о семъ Инспектора желѣзныхъ дорогъ для наблюденія за исполненіемъ Управленіями желѣзныхъ дорогъ вышеизложеннаго требованія Министерства Внутреннихъ Дѣлъ.

Инструкція для производства Правительственныхъ предварительныхъ изысканій и составленія предварительныхъ проектовъ линій желѣзныхъ дорогъ.

(3 Іюля 1873 г.)

I. Общій характеръ предварительныхъ изысканій и проектовъ.

§ 1. Назначеніе предварительныхъ изысканій.

Предварительныя изысканія заключаются:

а) въ выборѣ, и обозначеніи, какъ на мѣстѣ такъ и на картахъ, наивыгоднѣйшаго направленія линіи желѣзной дороги между обязательными пунктами, опредѣленными Министерствомъ Путей Сообщенія;

б) въ точномъ измѣреніи на мѣстѣ длины линіи и ея вѣтвей;

в) въ производствѣ нивелировокъ, какъ вдоль оси желѣзной дороги, для опредѣленія продольной профили ея, такъ и поперегъ главной линіи и вѣтвей въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ вслѣдствіе значительныхъ боковыхъ склоновъ мѣстности, требуется болѣе точное опредѣленіе количества земляныхъ работъ, а также способа подготовленія поверхности земли къ принятію полотна дороги;

г) въ собраніи необходимыхъ техническихъ данныхъ, для полнаго уясненія предварительнаго проекта, и для полнаго сужденія, о тѣхъ условіяхъ, при которыхъ въ данномъ случаѣ всего выгоднѣе выполнить сооруженіе желѣзной дороги, а также въ собраніи мѣстныхъ экономическихъ и статистическихъ свѣдѣній о мѣстныхъ цѣнахъ на предметы необходимые при сооруженіи дороги и о выгодности для мѣстности, выбора того или другаго направленія.

д) въ подробномъ описаніи мѣстности и направленія проектируемой линіи.

§ 2. Предварительный проектъ.

На основаніи означенныхъ изысканій, производителемъ изысканій долженъ быть составленъ предварительный проектъ желѣзной дороги.

§ 3. Составъ предварительнаго проекта.

Къ проекту относятся слѣдующіе, подлежащіе представленію, документы:

а) Общій планъ направленія линіи желѣзной дороги въ масштабѣ 10 верстъ въ дюймѣ.

б) Подробный планъ направленія линіи желѣзной дороги въ масштабѣ 3 верстъ въ дюймѣ для мѣстностей, для которыхъ существуютъ соотвѣтственныя топографическія карты, или въ иномъ, болѣе крупномъ, масштабѣ, для мѣстностей, для которыхъ не имѣется топографическихъ картъ и для которыхъ по этому производителемъ изысканій должны быть составлены заново планы въ видѣ полосы, шириною достаточною для точнаго сужденія о правильности выбора линіи желѣзной дороги.

в) Детальные планы городовъ, при которыхъ располагаются станціи желѣзныхъ дорогъ, а также планы отдѣльныхъ частей линій, оговоренныхъ въ § 15, въ масштабѣ 50 саж. въ 0,01 сажени.

г) Сжатая продольная профиль по оси дороги въ масштабѣ одной версты въ 0,01 саж. для горизонтальныхъ и въ пятьдесятъ разъ большемъ масштабѣ, для вертикальныхъ разстояній.

д) Подробная продольная профиль въ масштабѣ 100 саж. въ 0,01 саж. для горизонтальныхъ и въ десять разъ большемъ масштабѣ, для вертикальныхъ разстояній.

е) Поперечныя профили для мѣстностей оговоренныхъ въ § 10, въ масштабѣ одной саж. въ 0,01 саж. для горизонтальнымъ, и въ десять разъ большемъ масштабѣ, для вертикальныхъ разстояній.

ж) Вѣдомости: 1) кривыхъ и прямыхъ частей линіи; 2) горизонтальныхъ частей и склоновъ полотна дороги; 3) поверстнаго количества земляныхъ работъ; 4) распредѣленія лѣсныхъ зарослей, требующихъ рубки и корчеванія въ предѣлахъ полосы отчужденія; 5) протяженія частей линіи, подверженныхъ снѣжнымъ заносамъ; 6) всѣхъ строеній подлежащихъ сносу, съ указаніемъ примѣрной ихъ стоимости; 7) рода и количества искуственныхъ сооруженій; 8) квадратнаго содержанія укрѣпленія дамбъ по разливамъ рѣкъ; 9) размѣщенія и распредѣленія по классамъ станцій, съ обозначеніемъ разстояній между сосѣдними станціями, а равно и между станціями съ паровозными зданіями; 10) предполагаемыхъ способовъ снабженія станцій водою, съ показаніемъ разстояній отъ источниковъ до мѣстъ потребленія, высоты подъема воды и количества воды доставляемаго каждымъ источникомъ въ сутки, въ самое безводное время года.

з) Подробное, попикетное исчисленіе количества земляныхъ работъ согласно нормальнымъ поперечнымъ профилямъ, утвержденнымъ Министерствомъ Путей Сообщенія.

и) Пояснительная записка о выборѣ направленія линіи желѣзной дороги, о качествахъ грунтовъ, объ отверстіяхъ и родѣ иску-

ственныхъ сооруженій, о размѣщеніи и распредѣленіи по классамъ станцій, о мѣстонахожденіяхъ и свойствахъ строительныхъ матеріаловъ и объ экономической выгодѣ избранія того или другаго направленія.

i) Вѣдомости колличества работъ и поставокъ, а равно вѣдомость мѣстнымъ цѣнамъ единицъ, по формамъ, установленнымъ и выдаваемымъ производителямъ изысканій Министерствомъ Путей Сообщенія.

Примѣчаніе. Означенные выше планы, профили и прочіе документы должны быть представлены въ одномъ экземплярѣ; планы и профили должны быть выработаны согласно съ нормальными образцами для сихъ работъ установленными, причемъ форматъ для документовъ, упомянутыхъ въ пунктахъ a и г. долженъ составлять 0,10 саж. на 0,16 саж.

§ 4. Срокъ представленія проекта.

Всѣ упомянутые въ § 3 въ проектные документы должны быть представлены къ опредѣленному Министерствомъ Путей Сообщенія сроку, и лишь только въ особо уважительныхъ случаяхъ, о которыхъ впрочемъ должно быть донесено Министерству заблаговременно, время представленія проекта, съ разрѣшенія Министерства, можетъ быть отсрочено.

II. Главныя условія и правила при опредѣленіи линіи на мѣстѣ и при производствѣ полевыхъ работъ.

§ 5. Выборъ направленія.

Направленіе линіи изслѣдываемой желѣзной дороги должно быть такое, чтобы протяженія отдѣльныхъ участковъ ея обусловленныхъ обязательными пунктами, опредѣленными Министерствомъ Путей Сообщенія, были по возможности кратчайшими, и чтобы общая стоимость земляныхъ работъ, при данныхъ предѣльныхъ склонахъ, а равно прочихъ сооруженій, была наименьшая.

Въ случаѣ значительныхъ уклоненій отъ кратчайшихъ направленій между обязательными пунктами, или же на оборотъ, въ случаѣ отдачи предпочтенія кратчайшимъ направленіямъ, требующимъ болѣе значительныхъ и трудныхъ работъ, предъ другими, причины такихъ уклоненій должны быть подробно объяснены, съ приложеніемъ варіантныхъ профилей и другихъ, данныхъ, оправдывающихъ сдѣланный выборъ.

§ 6. Радіусы закругленій.

Радіусы кривыхъ частей линій на главномъ пути должны быть не менѣе 300 саж., за исключеніемъ мѣстъ подходовъ къ станціоннымъ площадкамъ а равно гористыхъ мѣстностей, для которыхъ, въ виду обхода значительныхъ препятствій, могутъ быть допущены кривыя съ радіусами до 200 саж. На соединительныхъ же вѣтвяхъ къ станціямъ существующихъ желѣзныхъ дорогъ, а равно къ пристанямъ, радіусы кривыхъ частей, въ случаѣ необходимости, могутъ быть допущены и менѣе 200 саж., но никакъ не менѣе 150 саженей.

Между двумя кривыми, обращенными въ противуположныя стороны, если радіусы этихъ кривыхъ менѣе 500 саж., должна находиться прямая линія, длиною не менѣе 50 саж.; въ крайнихъ случаяхъ длина таковыхъ прямыхъ можетъ быть уменьшена и до 10 саж., но съ непремѣннымъ объясненіемъ причинъ потребовавшихъ подобнаго отступленія.

Для упрощенія расчетовъ, радіусы закругленія должны быть примѣняемы отъ 1000 до 500 саж. въ цѣлыхъ сотняхъ сажени, а затѣмъ въ 450, 400, 350 и въ 300 саж.; далѣе же до 150 саж. длина радіусовъ назначается по усмотрѣнію производителя изысканій.

§ 7. Предѣльные склоны.

Если Министерствомъ Путей Сообщенія не сдѣлано особыхъ указаній относительно величины предѣльныхъ склоновъ, то таковые назначаются въ 0,008 и въ крайнихъ случаяхъ въ 0,010. Исключенія допускаются лишь въ вѣтвяхъ къ пристанямъ, для которыхъ, въ крайнихъ случаяхъ, могутъ быть допущены предѣльные склоны до 0,015.

Сплошные или слѣдующіе непрерывно одинъ за другимъ склоны, направленные въ одну и туже сторону, не должны представлять въ общей сложности возвышенія высшей точки надъ низшею болѣе 25 саж. Если же по мѣстнымъ условіямъ окажется необходимымъ подняться или спуститься сплошными, или непрерывно слѣдующими одинъ за другимъ склонами свыше 25 саж., то въ подобныхъ случаяхъ весь подъемъ или спускъ долженъ быть подраздѣленъ площадками, горизонтальными или съ уклономъ не круче 0,002, такъ чтобы каждая изъ таковыхъ площадокъ возвышалась надъ другою не болѣе какъ на 25 саж. Длина каждой горизонтальной площадки должна быть не менѣе 200 саж., а площадки съ уклономъ до 0,002 не менѣе 250 саж.

Совпаденіе склоновъ въ 0,0095 и болѣе съ кривыми описанными радіусами въ 300 и менѣе саженъ не допускается; съ выборомъ же радіусовъ въ 300 саж. и меньше, предѣльные 0,0095 склоны въ этихъ мѣстахъ линіи, должны быть соотвѣтственно уменьшены, а именно: при радіусахъ въ 300 саж. на 0,0005, при радіусахъ до 250 саж. на 0,001 и при радіусахъ до 200 саж.—на 0,0015. На оборотъ при проектированіи предѣльныхъ склоновъ въ 0,0095 и круче, радіусы кривыхъ въ соотвѣтственныхъ мѣстахъ закругленій должны быть не менѣе 350 саж.

§ 8. Разбивка и измѣреніе линіи на мѣстѣ.

Линія желѣзной дороги должна быть разбита чрезъ каждыя 50 саж. пикетами, которые обозначаются на мѣстѣ, достаточно глубоко забитыми въ землю кольями, съ номерами по порядку.

Въ мѣстахъ, гдѣ поверхность земли представляетъ неровности, для полученія точнаго очертанія продольной профили мѣстности, должны быть опредѣлены кромѣ того промежуточные пункты.

Углы пересѣченія двухъ прямыхъ, должны обозначаться врываемыми въ земли четырехгранными столбиками, длиною въ 0,40 саж. и толщиною въ 0,04 саж. Кромѣ того положеніе вершины угловъ опредѣляется геометрически, какъ указано въ § 11, для того чтобы имѣть возможность возстановить ихъ безъ затрудненія въ послѣдствіи, на случай, если-бы вышеупомянутые столбики не оказались болѣе на своихъ мѣстахъ.

На каждомъ угловомъ столбѣ должны быть обозначены: номеръ угла по порядку, величины угловъ внутренняго и азимутальнаго, а также величина радіуса закругленія.

При поворотахъ линіи длина ея измѣряется по кривымъ, какъ въ мѣстахъ гористыхъ такъ и въ ровныхъ; нивелировка же въ мѣстахъ ровныхъ и въ лѣсахъ можетъ быть сдѣлана по тангенсамъ, причемъ соотвѣтственные нивелировочные пункты между крайними пикетами засчитываются промежуточными точками линіи по кривой. Въ гористыхъ же мѣстностяхъ нивелировка должна производиться по кривымъ, заранѣе разбитымъ не менѣе какъ пятью точками на мѣстѣ.

Примѣчаніе. Всѣ разстоянія и отмѣтки, какъ горизонтальныя такъ и вертикальныя, измѣряются въ саженяхъ и десятичныхъ доляхъ оныхъ.

§ 9. Продольная нивелировка.

Продольная нивелировка линіи должна быть произведена въ два нивелира, причемъ разница между соотвѣтственными нивели-

ровочными отмѣтками крайнихъ точекъ линіи, по обѣимъ нивелировкамъ, не должна происходить: въ предѣлахъ до 10 верстъ 0,01 саж. на версту, въ предѣлахъ до 50 верстъ 0,006 саж. на версту и въ предѣлахъ длины линіи свыше 50-ти верстъ 0,005 саж. на каждую версту.

§ 10. Поперечныя профили.

Тамъ, гдѣ мѣстность имѣетъ поперечный склонъ въ 0,40 и болѣе, должны быть сняты поперечныя профили при повышенныхъ и пониженныхъ точкахъ, а равно во всѣхъ тѣхъ пикетныхъ и промежуточныхъ точкахъ, при которыхъ замѣтно измѣняется характеръ поперечнаго склона мѣстности. Поперечныя профили должны быть сняты въ перпендикулярномъ къ продольной оси линіи направленіи и должны простираться съ каждой стороны линіи на такое пространство, какое потребуется длиною заложенія откосовъ проектируемаго въ этихъ мѣстахъ полотна желѣзной дороги, и во всякомъ случаѣ на ширину не менѣе 5 саженъ. Профили эти должны заключать въ себѣ столько вертикальныхъ отмѣтокъ, сколько окажется необходимымъ для полученія и въ поперечномъ направленіи точнаго очертанія мѣстности. На нихъ должна быть показана профиль земляная полотна дороги въ соотвѣтственныхъ мѣстахъ.

§ 11. Реперы.

Въ началѣ и концѣ участковъ, а равно во всѣхъ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ представляется къ тому возможность, по нахожденію вблизи постоянныхъ предметовъ, какъ-то искуственныхъ сооруженій, церквей, зданій, мельницъ, деревьевъ, и проч., по сторонамъ главной линіи должны выбираться постоянныя точки (реперы) на вышеозначенныхъ предметахъ, къ которымъ должно относить, какъ положеніе вершинъ угловъ поворота, такъ и другихъ опредѣленныхъ пунктовъ линіи и нивелировочныя отмѣтки оныхъ.

Примѣчаніе. Постоянныя точки эти обозначаются римскими цифрами и притомъ краскою или высѣчкою.

§ 12. Изслѣдованія по отношенію къ искуственнымъ сооруженіямъ.

При изслѣдованіи переходовъ, рѣкъ, каналовъ, овраговъ и проч. должны быть тщательно изслѣдованы и выяснены всѣ тѣ свѣдѣнія и данныя, которыя должны служить руководствомъ для опредѣленія величины отверстій и рода искуственныхъ сооруженій, какъ-то: положеніе горизонтовъ меженняго и самаго высокаго, время

наступленія послѣдняго, свойство русла и проч. Сверхъ того, если при пересѣченіи линіею рѣкъ, ручьевъ и проч. съ боковъ линіи встрѣтятся, на разстояніи до 200 саж., водяныя мельницы, или плотины, то уровни подпорныхъ и низкихъ водъ должны быть пронивелированы, а также должны быть сняты и промѣрены поперечныя сѣченія водоспусковъ. Равнымъ образомъ должны быть подробно осмотрѣны искуственныя сооруженія, находящіяся на пересѣкаемыхъ линіею рѣкахъ или ручьяхъ, въ разстояніи 5 верстъ въ сторону, въ особенности ихъ пролетныя части, съ обозначеніемъ въ поясните льныхъ запискахъ рода этихъ сооруженій, размѣровъ и числа отверстій и опоръ оныхъ. Вмѣстѣ съ симъ должны быть указаны горизонты водъ и родъ грунта у этихъ искуственныхъ сооруженій, а также примѣрное разстояніе сооруженій отъ линіи.

Вниманіе производителя изысканій должно быть также обращено и на сухія лощины и овраги, а равно и на всѣ мѣста, гдѣ во время изысканій не окажется воды, но гдѣ съ устройствомъ дороги, въ весеннее время можно ожидать появленія послѣдней, для назначенія и на этихъ мѣстахъ искуственныхъ сооруженій достаточныхъ размѣровъ.

§ 13. Опредѣленіе рода грунта.

Въ мѣстахъ покрытыхъ торфомъ и вообще на болотистыхъ пространствахъ, пересѣкаемыхъ линіею желѣзной дороги, при глубинѣ свыше 1 саж., должно опредѣлять глубину сырыхъ пластовъ сплошь до материка. Въ прочихъ же мѣстахъ достаточно отмѣчать родъ лишь верхняго слоя грунта.

Для опредѣленія рода нижнихъ слоевъ грунта достаточно ограничиться подробнымъ осмотромъ обнаженій грунта по рѣкамъ, оврагамъ и проваламъ, но въ мѣстахъ гдѣ полотно дороги будетъ проходить въ выемкѣ глубиною свыше 1 саж. слѣдуетъ опредѣлить родъ и напластованіе грунта сондировкою или вырывая колодцы, по усмотрѣнію производителя изысканій.

§ 14. Съемочныя работы.

Какъ топографическія карты въ масштабѣ 3-хъ верстъ въ дюймѣ, такъ и имѣющіе быть за-ново составленные производителями изысканій планы, упомянутыя въ § 3 (пунктъ а) должны быть дополнены ближайшими подробными топографическими данными, опредѣленными на мѣстѣ при выборѣ и назначеніи линіи, и служащими къ выясненію самаго выбора направленія.

При этомъ особое вниманіе должно быть обращено на точное обозначеніе на картахъ и планахъ границъ губерній, уѣздовъ, владѣній принадлежащихъ разнымъ вѣдомствамъ, а также положенія рѣкъ, дорогъ и вообще всѣхъ тѣхъ предметовъ, которые необходимы для полнаго уясненія проекта. Планы же городовъ, при которыхъ располагаются станціи, должны быть дополнены подробною съемкою той мѣстности, на которой назначается станція.

§ 15. Пересѣченія съ существующими или строющимися дорогами, соединительныя вѣтви къ послѣднимъ и вѣтви къ пристанямъ.

Пересѣченіе съ существующими или строющимися желѣзными дорогами должно быть произведено, по возможности, не иначе какъ верхнимъ или нижнимъ, смотря по мѣстнымъ условіямъ, переѣздомъ. Точки этихъ пересѣченій, а также точки соединеній проектируемой линіи съ одною или нѣсколькими изъ существующихъ или строющихся рельсовыхъ путей, должны быть опредѣлены тщательнымъ промѣромъ и нивелировкою до оси ближайшей станціи по полотну существующихъ дорогъ.

Точки отдѣленія соединительныхъ вѣтвей отъ проектируемой дороги къ станціямъ существующихъ или строющихся дорогъ, а также пункты отдѣленія предполагаемыхъ боковыхъ вѣтвей къ пристанямъ, равно какъ и направленія этихъ вѣтвей, должны быть опредѣлены также тщательно съ подробною съемкою при этомъ мѣстности, на которой проектируются означенныя вѣтви.

§ 16. Расположеніе станцій.

Станціи должны быть располагаемы по возможности близь городовъ, производительныхъ мѣстечекъ, заводовъ и т. п. При томъ мѣста для станцій должны быть выбираемы преимущественно тамъ, гдѣ есть по близости живая вода, или гдѣ можно ожидать оной въ достаточномъ количествѣ изъ колодцевъ.

Примѣчаніе. Обезпеченными водою считаются такія станціи, при которыхъ источники водоснабженія въ состояніи доставлять ежедневно на каждую станцію воду, въ слѣдующемъ количествѣ:

Для ст.	I кл.	не менѣе	25 к. с.
»	II	»	18 »
»	III	»	12 »
»	IV	»	8 »
Для полустанцій.			5 »

При проведеніи линіи около городовъ у которыхъ предположены станціи желѣзной дороги, согласно постановленію Министра

Путей Сообщенія отъ 8 Августа 1868 г. за № 22 *), должны быть истребованы и представлены вмѣстѣ съ прочими документами, письменные отзывы мѣстныхъ Городскихъ Управленій объ удобствѣ выбора около сихъ городовъ мѣстъ для станцій. Если же по мѣстнымъ условіямъ оказалось бы неудобнымъ поставить станцію на мѣстѣ, указанномъ Городскимъ Обществомъ, то объ этомъ слѣдуетъ представить подробное объясненіе, со всѣми данными необходимыми для обсужденія вопроса.

При расположеніи проектируемыхъ станцій у существующихъ или строющихся желѣзныхъ дорогъ, подходъ главнаго пути къ означеннымъ станціямъ, равно какъ самое положеніе послѣднихъ, должны быть представлены въ двухъ предположеніяхъ, а именно: а) при предположеніи, что станція будетъ общею, какъ для существующей или строющейся, такъ и для проектируемой желѣзной дороги, причемъ подходы главнаго пути къ такой станціи должны, по возможности, удовлетворять условію прямаго входа поѣздовъ на станцію и выхода съ нея; б) при предположеніи, что означенная станція будетъ отдѣльная, служащая лишь для проектируемой дороги; въ такомъ случаѣ должна быть проектирована отдѣльная соединительная вѣтвь къ ближайшей станціи существующей или строющейся желѣзной дороги.

Наибольшее разстояніе между двумя смежными станціями не должно превосходить 25 верстъ.

§ 17. Ходъ работъ

О ходѣ и успѣхѣ полевыхъ работъ слѣдуетъ доносить Министерству Путей Сообщенія ежемѣсячно.

III. Главныя условія и правила соблюдаемыя при составленіи и выработкѣ предварительнаго проекта желѣзной дороги.

§ 18. Карты и планы.

При выработкѣ упомянутыхъ въ § 3 плановъ, профилей и прочихъ документовъ, относящихся къ проекту изслѣдываемой желѣзной дороги, должны быть выполнены слѣдующія условія:

На картахъ какъ общей десятиверстной, такъ и подробной топографической, или же заново составленной производителемъ изысканій, должно быть ясно означено яркою красною краскою, какъ

*) См. выше на стр. 36.

направленіе главной линіи желѣзной дороги, такъ равно и всѣхъ примыкающихъ къ ней вѣтвей. Кромѣ того, на подробныхъ картахъ, назначаются всѣ варіантныя линіи тонкими красными чертами.

Если сказанныя линіи перерѣзаютъ или примыкаютъ къ существующимъ или же строющимся рельсовымъ путямъ, то и послѣдніе должны быть означены на картахъ синею краскою.

Сверхъ того на картѣ слѣдуетъ показывать, соотвѣтственными красками, и принятыми знаками: большія судоходныя и сплавныя рѣки, каналы, озера и болота, границы губерній и уѣздовъ и наконецъ, на подробныхъ или заново составленныхъ картахъ, города, деревни, лѣса, поля, горы и овраги.

На линіяхъ, изображающихъ направленіе желѣзной дороги, должны быть назначены красною же краскою версты, мѣста расположенія и названія станцій, причемъ на общихъ картахъ версты могутъ назначаться чрезъ каждыя десять, а на подробныхъ, чрезъ пять верстъ. Сверхъ того при станціонныхъ знакахъ, должны быть обозначены разстоянія каждой изъ станцій отъ начальнаго пункта линіи, а для вѣтвей, разстоянія точекъ отдѣленія ихъ отъ средины предъидущей станціи главной линіи.

На отдѣльныхъ подробныхъ планахъ мѣстъ соединенія двухъ или нѣсколькихъ главныхъ линій желѣзныхъ дорогъ, или же главныхъ линій съ боковыми вѣтвями, а также на планахъ расположенія станцій и пристаней, должны быть показаны также границы и площади отчуждаемой подъ желѣзную дорогу и станціи земли, а также проектируемые объѣздные и соединительные пути, мѣста расположенія главныхъ станціонныхъ сооруженій и другія подробности.

§ 19. Продольная профиль дороги.

Продольная профиль полотна желѣзной дороги составляется изъ главныхъ или пикетныхъ и промежуточныхъ пронивелированныхъ высотъ. На ней должны быть показаны также отмѣтки и расположеніе постоянныхъ точекъ (реперовъ).

Первый или начальный пикетъ обозначается 0, второй чрезъ 50 саж.—1, и т. д., причемъ на каждомъ десятомъ пикетѣ выставляется номеръ версты по порядку. Горизонтальныя разстоянія промежуточныхъ точекъ отсчитываются отъ ближайшей изъ предшествовавшихъ точекъ и вписываются въ цѣлыхъ саженяхъ.

Прямыя части и повороты линіи показываются на профили со всѣми относящимися къ нимъ данными, а именно съ указаніемъ

положенія и разстоянія отъ ближайшихъ пикетовъ крайнихъ или предѣльныхъ точекъ кривыхъ, длины прямыхъ и кривыхъ частей линіи, и величинъ угловъ, радіусовъ и тангенсовъ.

Далѣе на подробныхъ продольныхъ профиляхъ должны быть обозначены: рѣки, ручьи, рвы и болота, пересѣкаемые линіею желѣзной дороги, названія ихъ, а равно ширина и глубина, положеніе горизонтовъ меженихъ и высокихъ водъ и ихъ отмѣтки, точки пересѣченія линіи съ дорогами и прочими путями сообщенія и съ границами губерній и уѣздовъ; названія сказанныхъ дорогъ и путей или мѣстъ откуда и куда они направляются, а равно названія губерній и уѣздовъ. Наконецъ на профили должна быть показана проектная линія полотна дороги со всѣми относящимися къ ней вертикальными и горизонтальными разстояніями, глубиной выемокъ и высотой насыпей и другими подробностями касающимися названій, рода и размѣровъ искуственныхъ сооруженій, станцій и т. п.

Примѣчаніе. Всѣ данныя и объясненія, относящіяся къ существующимъ на мѣстности предметамъ, обозначаются на профиляхъ черною краскою, за исключеніемъ названій и отмѣтокъ рѣкъ, рвовъ, каналовъ, болотъ и горизонтовъ водъ, для которыхъ принята синяя краска, и лѣсовъ, показываемыхъ въ самомъ низу профилей зеленою краскою. Всѣ же проектируемыя данныя и поясненія наносятся на профиляхъ красною краскою, причемъ однако, для большей ясности, выемки окрашиваются желтою краскою, а насыпи карминомъ.

§ 20. Подробности продольной профили дороги.

При составленіи проекта дороги слѣдуетъ руководиться нормальными техническими условіями по сооруженію и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, выдаваемыми на сей предметъ производителямъ изысканій Министерствомъ Путей Сообщенія, а равно и нижеслѣдующими правилами:

а) Продольная профиль полотна дороги не должна быть слишкомъ ломаною, а потому длина каждой отдѣльной горизонтальной площадки или склона должна быть не менѣе 100 саж. Сверхъ того составнымъ частямъ проектной линіи слѣдуетъ придавать длину въ полныхъ десяткахъ сажени, начиная съ вышесказанныхъ 100 саж.

Равнымъ образомъ и величину самыхъ склоновъ слѣдуетъ назначать въ десятичномъ подраздѣленіи; а именно: въ 0,0005, 0,001, 0,0015 и т. д. до 0,010.

Примѣчаніе. Для облегченія нанесенія означенныхъ склоновъ, составлена особая таблица *).

*) См. приложеніе № 5.

б) Относительно примѣненія предѣльныхъ склоновъ должно руководиться указаніями § 7.

в) Два продольныхъ склона, направленныхъ въ противуположныя стороны, должны быть раздѣлены горизонтальною площадкою, имѣющею не менѣе 50 саж. длины.

г) Поверхность землянаго полотна въ разливахъ рѣкъ должна возвышаться надъ горизонтомъ высокихъ водъ не менѣе, какъ на 0,60 саж.

д) Въ мѣстахъ степныхъ полотно дороги должно быть проектировано въ видѣ насыпи высотою не менѣе 0,20 саж., а по неглубокимъ болотамъ и топкимъ мѣстамъ не имѣющимъ стока, не менѣе 0,40 сажен., а имѣющимъ стокъ, не менѣе чѣмъ въ 0,30 саж.

При глубокихъ болотахъ выборъ проектной линіи и способъ устройства полотна дороги должны быть особо оговорены въ поясннтельной запискѣ.

е) Линія полотна дороги должна, по возможности, слѣдовать очертанію поверхности грунта, причемъ однако въ мѣстахъ открытыхъ, слѣдуетъ избѣгать назначенія небольшихъ выемокъ.

§ 21. Искуственныя сооруженія.

Искуственныя сооруженія должны быть назначены въ такомъ количествѣ и такихъ размѣровъ, чтобы они удовлетворяли, безпрепятственному пропуску подъ полотно желѣзной дороги всѣхъ водъ, какъ постоянныхъ, такъ и потоковъ образующихся отъ быстраго таянія снѣговъ и продолжительныхъ проливныхъ дождей.

Искуственныя сооруженія назначаются такихъ системъ и отверстій, какія всего болѣе будутъ отвѣчать мѣстнымъ условіямъ наибольшихъ водъ, собраннымъ и опредѣленнымъ, при производствѣ изысканій на мѣстѣ. При судоходныхъ и сплавныхъ рѣкахъ, а также на каналахъ, какъ возвышеніе пролетной части проектируемыхъ мостовъ надъ судоходнымъ и сплавнымъ горизонтами, такъ и самая система устройства этихъ мостовъ должны удовлетворять потребностямъ судоходства и сплава.

Примѣчаніе. Для упрощенія расчетовъ, отверстія для искуственныхъ сооруженій, принимаются слѣдующія;

Для чугунныхъ трубъ въ 0,30 и 0,50 саж.
» каменныхъ » » 0,50, 1,00, 1,50, 2,00 и 2,50 саж.
» мостиковъ . . . . » 0,50 и 1,00 саж.
» мостовъ . . . . . » 1,50, 2,00, 2,50, 3,00, 4,00 саж. и т. д.

Въ пояснительной запискѣ должны быть изложены всѣ тѣ соображенія, которыя служили руководствомъ при назначеніи отверстій искуственныхъ сооруженій, причемъ для мостовъ отверстіемъ свыше 15 саж., должны быть исчислены по возможности площади басейновъ, къ которымъ относятся сказанныя сооруженія.

§ 22. Станціи.

Станціи должны быть проектированы въ горизонтальныхъ и, по возможности, въ прямыхъ частяхъ полотна дороги; въ случаѣ же невозможности удовлетворить послѣднему требованію, онѣ могутъ быть расположены и въ кривыхъ частяхъ линіи съ радіусами не менѣе, однако, 500 саж., съ тѣмъ, чтобы общая длина кривыхъ составляла не болѣе 30% всего протяженія станціонной площадки.

Длина станціонныхъ площадокъ опредѣляется: для станцій I класса не менѣе 500 саж.; для станцій II класса не менѣе 400 саж.: для станцій III и IV классовъ не менѣе 300 саж.; а для полустанцій въ 200 саж.

Между каждыми двумя станціями, приблизительно по срединѣ разстоянія между ними, должны быть проектированы площадки горизонтальныя или съ уклономъ до 0,002 длиною не менѣе 200 саж., на случай необходимости устройства впослѣдствіи, въ промежуткахъ между станціями, полустанцій.

Въ остальномъ, при назначеніи станцій, должно руководиться указаніями § 16.

§ 23. Вѣдомости, исчисленія и пояснительная записка.

Всѣ вѣдомости, упомянутыя въ пунктѣ ж § 3, должны быть составлены обстоятельно и въ подробномъ видѣ и заключать въ себѣ процентное отношеніе заключающихся въ нихъ данныхъ ко всему протяженію линіи или къ количеству соотвѣтственныхъ предметовъ.

Исчисленіе количества земляныхъ работъ должно производиться согласно нормальной поперечной профили полотна дороги и притомъ для одного или для двухъ путей, смотря потому, какъ будетъ указано Министерствомъ Путей Сообщенія. При томъ для легчайшаго расчета количества работъ, должны быть представлены двѣ вѣдомости земляныхъ работъ: одна подробная, пикетная, а другая съ поверстнымъ разсчетомъ выемокъ, насыпей и общаго количества на каждой верстѣ и въ итогѣ.

Пояснительная записка должна обнимать въ себѣ всѣ данныя, объясненія и указанія для точнаго сужденія о выборѣ направленія и устройствѣ изслѣдываемой желѣзной дороги.

Вѣдомости о количествѣ работъ на линіи желѣзной дороги, а равно вѣдомости цѣнамъ за единицы работъ и поставокъ, составляются по формамъ для сего установленнымъ.

§ 24.

Всѣ проекты и вѣдомости, а равно и пояснительная записка и расчеты, должны быть подписаны производителемъ изысканій и вѣрность оныхъ лежитъ на полной его отвѣтственности.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 3038.
(10 Іюля 1873 г.)

Объ измѣненіи 1 пункта въ циркулярѣ о перевозкѣ скота по желѣзнымъ дорогамъ.

Въ пунктѣ 1-мъ циркуляра отъ 5-го Февраля 1873 года за № 606 *), о перевозкѣ скота по желѣзнымъ дорогамъ, между прочимъ, было предложено Правленіямъ дорогъ, по требованію Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, сдѣлать распоряженіе о воспрещеніи принимать скотъ къ перевозкѣ, безъ предварительнаго освидѣтельствованія скота ветеринарнымъ врачемъ, или безъ предъявленія отправителемъ скота ветеринарнаго свидѣтельства на безпрепятственную перевозку.

Въ настоящее время, по новому сношенію Г. Министра Путей Сообщенія съ Г. Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ, Его Сіятельство Графъ Алексѣй Павловичъ изволилъ приказать сдѣлать распоряженіе о томъ, чтобы на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ скотъ принимался, для нагрузки въ вагоны, по предъявленіи промышленниками свидѣтельствъ о состояніи здоровья скота, полученныхъ отъ ветеринаровъ: губернскихъ или состоящихъ при скотопрогонныхъ трактахъ; при чемъ въ виду того, что на желѣзныя дороги нерѣдко поступаютъ такіе гурты скота, въ которыхъ во время пути были животныя больныя чумою и что слѣдованіе этихъ гуртовъ по желѣзнымъ дорогамъ особенно полезно въ отношеніи предупрежденія распространенія ими заразы по скотопрогоннымъ трактамъ, разрѣшается принимать гурты для провоза по желѣзнымъ дорогамъ даже и въ томъ случаѣ, если, въ представляемыхъ скотопромышленниками свидѣтельствахъ, будетъ упомянуто о быв-

*) См. выше на стр. 172.

шихъ въ гуртахъ случаяхъ чумы, если только окажется возможнымъ подозрительный скотъ изолировать отъ здороваго, посадкою въ разные вагоны *).

О таковомъ распоряженіи Г. Министра Путей Сообщенія увѣдомляются Совѣты Управленій и Правленія Обществъ желѣзныхъ дорогъ для руководства, въ отмѣну пункта 1 циркуляра № 606, а равно сообщается къ свѣдѣнію Гг. Инспекторовъ.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 3120.

(13 Іюля 1873 г.)

О примѣненіи § 24 Инструкціи Инспекторамъ строющихся дорогъ къ эксплоатаціи.

Въ дополненіе къ § 24 Инструкціи Правительственнымъ Инспекторамъ **) строющихся желѣзныхъ дорогъ, утвержденной Его Сіятельствомъ Господиномъ Министромъ Путей Сообщенія 3 Іюля 1872 г., предлагается въ случаяхъ изложенныхъ въ этомъ параграфѣ, руководствоваться слѣдующимъ правиломъ:

Инспекторъ не входитъ въ разбирательство споровъ и жалобъ на Общество и на его агентовъ со стороны рабочихъ, поставщиковъ, подрядчиковъ, служащихъ, землевладѣльцевъ и другихъ посторонніхъ лицъ, такъ какъ споры и жалобы эти подлежатъ разбирательству судебныхъ мѣстъ и лицъ; тѣмъ не менѣе, въ случаѣ поступающихъ къ нему жалобъ отъ служащихъ на дорогѣ и рабочихъ, онъ препровождаетъ эти жалобы въ Правленіе Общества, съ предложеніемъ поступить по нимъ на основаніи законовъ.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 3207.

(18 Іюля 1873 г.)

Объ измѣненіи ст. 8 циркуляра 1872 г. № 5102, объ употребленіи иностранныхъ языковъ на телеграфахъ.

Въ дополненіе къ циркуляру Технически-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ отъ 30 Декабря 1872 года № 5102 ***), Его Сіятельство Г. Министръ Путей Сообщенія изволилъ приказать: ст. 8-ю означеннаго циркуляра дополнить слѣдующимъ примѣчаніемъ. «Исключенія допускаются: а) на дорогахъ имѣющихъ право

*) Означенное распоряженіе дополнено циркуляромъ отъ 10 Апрѣля 1874 г.

**) См. выше на стр. 138.

***) См. приложеніе къ сему сборнику № 4.

по Уставамъ и договорамъ съ Обществами употреблять въ служебной перепискѣ другіе языки и б) на тѣхъ дорогахъ, на которыхъ это будетъ допущено Министерствомъ Путей Сообщенія временно или условно, по особымъ ходатайствамъ Правленій»,— о чемъ увѣдомляются Совѣты Управленій и Правленія Обществъ желѣзныхъ дорогъ.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 3233.

(18 Іюля 1873 г.)

О воспрещеніи перевозить скотъ въ глухихъ вагонахъ, неимѣющихъ вентиляціи *).

По заявленію Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, на одной желѣзной дорогѣ 8 быковъ были нагружены въ крытый вагонъ, неимѣвшій отдушинъ и во время пути задохлись и пали.

Г. Министръ Путей Сообщенія приказать изволилъ: подтвердить всѣмъ Совѣтамъ Управленій, Правленіямъ и Управляющимъ желѣзныхъ дорогъ о точномъ исполненіи правилъ, для перевозки скота установленныхъ и сообщенныхъ въ циркулярѣ отъ 5 Февраля сего года № 606 **), обязать Совѣты Управленій и Правленія дорогъ имѣть достаточное количество вагоновъ, приспособленныхъ для перевозки скота, и воспретить Управленіямъ дорогъ отправлять скотъ въ глухихъ вагонахъ, неимѣющихъ вентиляціи.

Означенное приказаніе Г. Министра Путей Сообщенія сообщается: Совѣтамъ Управленій, Правленіямъ и Управляющимъ желѣзныхъ дорогъ для зависящихъ распоряженій, а Гг. Инспекторамъ, согласно резолюціи Г. Министра, предлагается строго слѣдить за исполненіемъ сего распоряженія и немедленно представить донесеніе о мѣрѣ приведенія въ дѣйствіе циркуляра № 606.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 3234.

(18 Іюля 1873 г.)

О принятіи мѣръ къ предупрежденію покражъ и пропажи товаровъ и вещей при перевозкѣ по жел. дорог. ***).

Постоянныя частныя жалобы на пропажу и покражу изъ вагоновъ товаровъ, перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ, какъ цѣлыми мѣстами, такъ и отдѣльными предметами изъ укладокъ, съ поврежденіемъ послѣднихъ, а равно и заявленія правительствен-

---

*) См. ниже циркуляръ отъ 23 Ноября 1873 г. за № 5631.

**) См. выше на стр. 172.

***) См. ниже циркуляръ отъ 8 Ноября 1873 г. за № 5414.

ныхъ учрежденій о пропажѣ предметовъ даже изъ казенныхъ транспортовъ, требуютъ со стороны Правленій Обществъ желѣзныхъ дорогъ особеннаго вниманія и строгихъ мѣръ, а со стороны Управленій желѣзныхъ дорогъ постоянной бдительности къ устраненію и предупрежденію такихъ пропажъ, причиняющихъ частнымъ лицамъ убытки и подрывающихъ довѣріе публики.

Въ виду сего Г. Министръ Путей Сообщенія приказать изволилъ: предложить Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ желѣзныхъ дорогъ озаботиться принятіемъ строгихъ мѣръ противъ такихъ злоупотребленій и не только не оставлять безъ судебнаго преслѣдованія, (по ст. 3 Уст. Уголов. Судопр. и въ виду ст. 177 Уст. о наказ. налаг. Миров. Судьями), служащихъ дорогъ, изобличенныхъ въ кражахъ, ввѣренной охраненію ихъ чужой собственности или содѣйствіи къ онымъ, но подвергать строгой административной отвѣтственности и тѣхъ служащихъ, которые своимъ нерадѣніемъ или слабостію надзора попускаютъ совершеніе покражъ.

Приказаніе Его Сіятельства сообщается для исполненія Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ желѣзныхъ дорогъ а Гг. Инспекторамъ предлагается слѣдить, чтобы обнаруженныя злоупотребленія и проступки при пропажѣ товаровъ и вещей на желѣзныхъ дорогахъ не оставались безъ изслѣдованія и наказанія виновныхъ.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 3024.
(26 Іюля 1873 г.)

О составленіи актовъ освидѣтельствованія паровозовъ, назначаемыхъ къ Императорскимъ поѣздамъ.

Г. Министръ Путей Сообщенія приказать изволилъ, чтобы паровозы, назначаемые для Императорскихъ поѣздовъ, передъ самымъ отправленіемъ съ поѣздомъ, подвергались тщательному осмотру и чтобы каждый разъ составлялся, по нижеслѣдующей формѣ, актъ освидѣтельствованія, за подписью отправляющагося на паровозѣ машиниста, оберъ-машиниста, начальника депо, или старшаго изъ лицъ службы тяги, находящихся на станціи, при чемъ при всякомъ сомнѣніи въ полной исправности и благонадежности паровоза, такой паровозъ не долженъ ставиться въ Императорскій поѣздъ.

О таковомъ приказаніи Его Сіятельства Г. Министра, увѣдомляются Совѣты Управленій, Правленія и Управленія желѣзныхъ дорогъ для надлежащаго исполненія, а Гг. Инспектора для наблюденія за выполненіемъ сего правила.

(Форму Акта см. на оборотѣ).

Форма.

АКТЪ

Объ осмотрѣ паровоза № съ тендеромъ, назначеннаго для Императорскаго поѣзда отъ ст. до ст.

« » *числа* *мѣсяца 187 года.*

Мы нижеподписавшіеся передъ взятіемъ Императорскаго поѣзда подробно и тщательно осмотрѣли паровозъ № и тендеръ № которые во всѣхъ частяхъ оказались исправными и способными къ дѣйствію.

Въ паровозѣ:

Оси
Колеса
Бандажи движущихъ колесъ толщиною въ
— связанныхъ колесъ — въ
— поддерживающихъ колесъ — въ
Движущій механизмъ во всѣхъ частяхъ
Котелъ во всѣхъ частяхъ
Предохранительные клапаны
Нормальное давленіе пара въ котлѣ
Манометръ
Инжекторы
Насосы

Въ тендерѣ.

Оси
Колеса
Бандажи переднихъ колесъ толщиною въ
— среднихъ — — въ
— заднихъ — — въ
Тормазной приборъ
Танкъ

Послѣ послѣдняго выхода изъ большаго ремонта паровозъ прошелъ верстъ

Составленъ на станціи.....

.....

желѣзной дороги « » числа

мѣсяца 187 г.,

въ часовъ по по

Въ чемъ свидѣтельствуемъ

Машинистъ

Машинистъ-Наставникъ

Начальникъ Депо

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 3509.
(2 Августа 1873 г.)

О воспрещеніи отправленія со станцій поѣздовъ, безъ письменнаго разрѣшенія Начальника станціи *).

Г. Министръ Путей Сообщенія, усматривая изъ дознаній о происшествіяхъ на желѣзныхъ дорогахъ, что нѣкоторыми Управленіями дорогъ допускается отпускъ поѣздовъ со станцій или прохожденіе черезъ оныя, безъ выдачи Начальникомъ станціи *письменнаго* на это разрѣшенія Оберъ кондуктору, — приказать изволилъ: сдѣлать распоряженіе, чтобы на всѣхъ дорогахъ при отправленіи, какъ постоянныхъ, такъ и экстренныхъ поѣздовъ, Начальники станцій лично вручали Оберъ-кондуктору *письменное* разрѣшеніе на отправку; на станціяхъ же и полустанціяхъ, черезъ которыя поѣзда проходятъ не останавливаясь, для возможности передачи Начальникомъ станціи на поѣздъ такого разрѣшенія на дальнѣйшее слѣдованіе поѣзда, должна быть уменьшаема скорость его хода и затѣмъ отправленіе со станціи или прохожденіе черезъ оную поѣзда, безъ полученія вышеуказаннаго *письменнаго* разрѣшенія отъ Начальника станціи, должно быть воспрещено.

О таковомъ приказаніи Его Сіятельства Г. Министра Путей Сообщенія, сообщается Совѣтамъ Управленій, Правленіямъ и Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ для надлежащаго и точнаго исполненія, а Гг. Инспекторамъ для наблюденія за исполненіемъ сего распоряженія.

Циркуляръ Технически - Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 3559.
(7 Августа 1873 г.)

О представленіи вѣдомостей о состояніи подвижнаго состава.

Согласно § 11-го циркуляра Технически-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ отъ 3-го Января сего года № 28 **), Инспектора представляютъ вѣдомости о количествѣ наличнаго подвижнаго состава на желѣзныхъ дорогахъ, съ показаніемъ и количества подвижнаго состава находящагося въ ремонтѣ.

Предписаніе это исполняется Гг. Инспекторами различно: одни представляютъ свѣдѣнія о количествѣ подвижнаго состава находящагося въ ремонтѣ къ концу отчетнаго времени; другіе же за весь отчетный періодъ, такъ что изъ представляемыхъ вѣдомостей нельзя составить общихъ вѣдомостей.

Въ слѣдствіе сего, предлагается Гг. Инспекторамъ, на будущее время, доставлять свѣдѣнія о подвижномъ составѣ, по нижеслѣдующей формѣ.

---

*) См. ниже циркуляръ отъ 15 Октября 1873 г. за № 4985.

**) См. выше на стр. 157.

Форма.

ВѢДОМОСТЬ

о состояніи подвижнаго состава

дороги

за первую треть 18 года.

Наименованіе подвижнаго состава.	На лицо къ началу второй трети.	ИЗЪ ТОГО ЧИСЛА ВЪ РЕМОНТѢ.					Примѣчанія.
		Числилось къ началу первой трети.	Поступило въ теченіи первой трети.	Вышло изъ мастерскихъ въ теченіи первой трети.	Осталось къ началу первой трети.		
					Число штукъ.	Въ % отношеніи къ графѣ 2.	
	Число штукъ.						
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Паровозы:							
Пассажирскіе (1)							(1) Объ одной ведущей оси. (2) О 4-хъ связ. колесахъ.
Товаро-Пассажирскіе (2).							
Товарные. съ 6-ю связ. колес.							
— 8-ю — —							
— —							
Тендера:							
Пассажирскихъ паровоз. .							
Товаро-Пассажирскихъ . .							
Товарныхъ							
Пассажирскіе вагоны:							
Вагоны I класса. . .							
— II — . . .							
— I и II — . . .							
— III — . . .							
— II и III — . . .							
— IV — . . .							
Почтовые.							
Багажные							
Арестантскіе							
Товарные вагоны:							
Крытые							
Полувагоны							
Платформы							
Для перевозки скота. . .							
— — топлива (3)							(3) Какого рода топлива.
Дрезины							
Снѣжные плуги							

Извлеченіе изъ Циркуляра Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 4252.

(15 Сентября 1873 г.)

О порядкѣ доставленія ежемѣсячныхъ вѣдомостей о валовомъ сборѣ и о движеніи пассажировъ и грузовъ.

Трудъ по составленію общихъ вѣдомостей о валовомъ сборѣ и о движеніи пассажировъ и грузовъ переданъ во временной Статистическій Отдѣлъ, съ Высочайшаго Государя Императора разрѣшенія учрежденный при Министерствѣ Путей Сообщенія.

Вслѣдствіе сего, по приказанію Г. Управляющаго Министерствомъ, предлагается Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ впредь одинъ экземпляръ ежемѣсячныхъ вѣдомостей о валовомъ сборѣ и о движеніи пассажировъ и грузовъ доставлять, по прежнему, на имя Начальника Управленія Желѣзныхъ Дорогъ, а другой—въ Статистическій Отдѣлъ Министерства.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 4253.

(15 Сентября 1873 г.)

О доставленіи статистическихъ свѣдѣній во временной Статистическій Отдѣлъ, учрежденный при Министерствѣ Путей Сообщенія.

Постановленіемъ Г. Министра Путей Сообщенія 26 Мая 1866 г. № 7 *), между прочимъ положено доставлять Департаменту Желѣзныхъ Дорогъ ежемѣсячно свѣдѣнія а) о поврежденіяхъ пути и подвижнаго состава, случившихся во время слѣдованія поѣздовъ; б) объ остановкахъ и опаздываніяхъ поѣздовъ и с) о несчастныхъ происшествіяхъ, случившихся на желѣзной дорогѣ.

Нынѣ по приказанію Г. Управляющаго Министерствомъ, предлагается Гг. Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ: впредь означенныя свѣдѣнія присылать во временной Статистическій Отдѣлъ, съ Высочайшаго Государя Императора разрѣшенія учрежденный при Министерствѣ Путей Сообщенія.

---

*) См. на стр. 11.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 4461.

(19 Сентября 1873 г.)

Объ образованіи при Министерствѣ Путей Сообщенія временнаго Статистическаго Отдѣла и о доставленіи въ оный срочныхъ свѣдѣній по эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ.

Съ Высочайшаго Государя Императора соизволенія, образованъ съ 15 сего Сентября, при Министерствѣ Путей Сообщенія, временной Статистическій Отдѣлъ для собиранія, провѣрки и раціональной обработки статистическихъ матеріаловъ по всѣмъ вопросамъ, касающимся до устройства, улучшенія и эксплоатаціи путей сообщенія.

Въ виду сего, по распоряженію Г. Министра Путей Сообщенія, всѣ срочныя вѣдомости статистическихъ свѣдѣній по эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, поступавшія въ Технически-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, а именно: *ежемѣсячныя вѣдомости*: о несчастныхъ случаяхъ съ людьми, о запаздываніи поѣздовъ и о поврежденіяхъ пути и подвижнаго состава, *и двухъ недѣльныя вѣдомости*: о движеніи грузовъ и о валовомъ сборѣ, должны быть впредь адресуемы Инспекторами и Управляющими желѣзныхъ дорогъ, а равно и Совѣтами Управленій и Правленіями Обществъ желѣзныхъ дорогъ, непосредственно въ Статистическій Отдѣлъ Министерства Путей Сообщенія, и за симъ доставленіе означенныхъ свѣдѣній Г. Начальнику Управленія желѣзныхъ дорогъ и въ Технически-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ отмѣняется.— Что же касается до еженедѣльныхъ вѣдомостей о движеніи поѣздовъ, то таковыя вѣдомости въ установленные сроки, должны быть, по прежнему, доставляемы въ Технически-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ.

Сообщая нижеслѣдующую копію, съ приказа № 75, по Министерству Путей Сообщенія, объ образованіи при означенномъ Министерствѣ временнаго Статистическаго Отдѣла, предлагается Совѣтамъ Управленій, Правленіямъ Обществъ а равно Управляющимъ и Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ сдѣлать распоряженія къ неотлагательному приведенію въ исполненіе вышеизложенныхъ распоряженій Г. Министра Путей Сообщенія, относительно доставленія указанныхъ свѣдѣній по эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ непосредственно въ Статистическій Отдѣлъ Министерства.

Копія.

ПРИКАЗЪ

По Министерству Путей Сообщенія.

Въ С.-Петербургѣ, Сентября 15 дня 1873 года.

№ 75.

Государь Императоръ, по всеподданѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія, во 2-й день Августа сего года Высочайше повелѣть соизволилъ: разрѣшить Министру Путей Сообщенія, руководствуясь 2 пунктомъ Высочайшаго повелѣнія, распубликованнаго въ приказѣ по Министерству Путей Сообщенія, отъ 22-го Января 1871 года за № 10, образовать при Министерствѣ Путей Сообщенія временной Статистическій Отдѣлъ для собиранія, провѣрки и раціональной обработки статистическихъ матеріаловъ по всѣмъ вопросамъ, касающимся до устройства, улучшенія и эксплоатаціи путей сообщенія какъ рельсовыхъ, такъ и водяныхъ и шоссейныхъ, съ тѣмъ, чтобы, не откладывая учрежденія упомянутаго Отдѣла до утвержденія новыхъ штатовъ законодательнымъ порядкомъ, и не выходя изъ общей суммы, по Высочайше утвержденному 31 Декабря 1870 года штату на сіе Министерство назначенной, приступить нынѣ же къ организаціи этого Отдѣла, дабы еще въ текущемъ году разобрать тѣ статистическія данныя, которыя имѣются въ Министерствѣ и выработать программу какъ для собиранія, такъ и для регистраціи необходимыхъ Министерству свѣдѣній, такъ, чтобы съ 1-го Января будущаго года, открыть дѣятельность Отдѣла по новой программѣ и новымъ формамъ регистраціи.

О таковомъ Высочайшемъ соизволеніи, доведя вмѣстѣ съ симъ до свѣдѣнія Правительствующаго Сената, объявляется по вѣдомству Путей Сообщенія къ надлежащему исполненію.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 4611.
(28 Сентября 1873 г.)

О помѣщеніи въ телеграммахъ о несчастныхъ случаяхъ съ воинскими чинами свѣдѣній о личности пострадавшаго.

О несчастныхъ случаяхъ на желѣзныхъ дорогахъ съ воинскими чинами Г. Министромъ Путей Сообщенія представляются всеподданѣйшіе доклады Государю Императору. Для изготовленія таковыхъ докладовъ, сверхъ общихъ свѣдѣній о происшествіи, необходимо знать къ составу какого именно полка или команды

принадлежитъ пострадавшій, отпускной или служащій, рядовой или унтеръ-офицеръ, а равно имя и фамилію его.

Вслѣдствіе чего предлагается Гг. Инспекторамъ и Управляющимъ желѣзными дорогами помѣщать въ телеграммахъ вышеозначенныя свѣдѣнія.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 4985.

(15 Октября 1873 г.)

Въ разъясненіе циркуляра о воспрещеніи отправленія со станціи поѣздовъ безъ письменнаго разрѣшенія Начальника станціи *).

Въ слѣдствіе возбужденнаго Правленіемъ Общества одной изъ желѣзныхъ дорогъ вопроса: относится ли правило, установленное Г. Министромъ Путей Сообщенія и сообщенное циркуляромъ 2 Августа № 3509, къ дорогамъ имѣющимъ двойной рельсовой путь, по приказанію Г. Управляющаго Министерствомъ Путей Сообщенія, въ разъясненіе упомянутаго циркуляра, сообщается Совѣтамъ Управленій, Правленіямъ, Управленіямъ и Гг. Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ, что правило о воспрещеніи отправленія со станцій поѣздовъ безъ письменнаго разрѣшенія Начальника станціи относится безусловно до всѣхъ станцій и полустанцій на желѣзныхъ дорогахъ въ одинъ путь; на дорогахъ же въ два пути оно обязательно при всякой остановкѣ поѣзда или одиночнаго паровоза на станціи или полустанціи, но поѣздамъ или одиночнымъ паровозамъ, не обязаннымъ по росписанію останавливаться на нѣкоторыхъ станціяхъ и полустанціяхъ и незадержаннымъ сигналами остановки, дозволяется проходить эти станціи или полустанціи безостановочно, не получая отъ Начальника станціи копіи съ разрѣшительной телеграммы или письменнаго разрѣшенія.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 5129.

(26 Октября 1873 г.)

О донесеніи обо всѣхъ, отрываемыхъ при работахъ на дорогахъ, предметахъ, имѣющихъ какое либо археологическое или историческое значеніе.

Высочайшимъ повелѣніемъ 2 Февраля 1859 года (полное Соб. Зак. № 34.191) учреждена при Министерствѣ Императорскаго

---

*) См. на стр. 203 циркуляръ № 3509.

Двора Императорская Археологическая Коммисія, и положеніе объ ней заключается въ приложеніи къ статьѣ 2318, Т. I Св. Зак. учрежд. Министерства Императорскаго Двора, по продолженію 1863 года.

Въ приложеніи этомъ между прочимъ постановлено въ статьяхъ:

1. Императорская Археологическая Коммисія имѣетъ цѣлію:

1) Розысканіе предметовъ древности, преимущественно относящихся къ отечественной исторіи и жизни народовъ, обитавшихъ нѣкогда въ пространствѣ, занимаемомъ нынѣ Россіею; 2) собраніе свѣдѣній о находящихся въ государствѣ какъ народныхъ, такъ и другихъ памятникахъ древности; 3) ученую оцѣнку открываемыхъ древностей.

6. Коммисіи предоставляется слѣдить за всѣми дѣлающимися въ государствѣ открытіями предметовъ древности, *о которыхъ извѣщаютъ ее также и мѣстныя начальства, и если не представляется затрудненія, то пересылаютъ и самыя находимыя древности на ея разсмотрѣніе.*

8. Коммиссія слѣдитъ за земляными работами, предпринимаемыми въ большихъ размѣрахъ, какъ напримѣръ при проведеніи линій желѣзныхъ дорогъ, шоссе и проч., дабы на сколько окажется возможнымъ, воспользоваться этими случаями для археологическихъ открытій.

10. Для поощренія къ представленію въ Археологическую Коммисію находимыхъ древнихъ вещей, денежное вознагражденіе за нихъ опредѣляется не только цѣною золота, серебра или иного вещества, изъ котораго онѣ сдѣланы, но и археологическимъ достоинствомъ ихъ и рѣдкостію.

Въ виду сего закона, предлагается Гг. Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ: о всѣхъ предметахъ, заключающихъ въ себѣ, въ извѣстной степени, археологическую важность или замѣчательныхъ въ историческомъ отношеніи, когда они будутъ открыты или найдены при работахъ, производимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ, доносить Министерству Путей Сообщенія и, если не представляется затрудненія, то пересылать и самыя находимыя древности, для сообщенія объ этомъ, на основаніи вышеприведенной 6-й ст., Археологической Коммисіи.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 5414.
(8 Ноября 1873 г.)

Объ устраненіи недостатковъ въ товарныхъ вагонахъ, представляющихъ возможность дѣлать покражи безъ поврежденія пломбъ и замковъ.

Министерство Финансовъ заявляетъ, что на основаніи утвержденныхъ въ 1867 г. съ Министерствомъ, по соглашенію съ Министерствомъ Путей Сообщенія, правилъ для перевозки по желѣзнымъ дорогамъ иностранныхъ недосмотрѣнныхъ товаровъ *), вагоны употребляемые для перевозки такихъ товаровъ, должны, по своему устройству, исключать всякую возможность проникать въ нихъ, безъ поврежденія таможенныхъ замковъ и пломбъ, такъ какъ только при этомъ условіи перевозка иностранныхъ товаровъ, безъ досмотра въ отпускныхъ таможняхъ и представляется возможною.

Между тѣмъ, Министерству Финансовъ сдѣлалось извѣстнымъ, что вагоны, употребляемые желѣзными дорогами для перевозки упомянутыхъ товаровъ, постоянно оказываются съ такими недостатками въ устройствѣ, что даютъ полнѣйшую возможность проникнуть въ нихъ безъ поврежденія замковъ и пломбъ, такъ напримѣръ: у многихъ вагоновъ пробои у дверей для навѣса замковъ прикрѣплены съ наружной стороны короткими винтами такъ слабо, что нѣкоторые винты отъ времени вынимаются изъ дерева; въ другихъ вагонахъ пробойные винты, пропущены въ отверстіе стѣнокъ вагоновъ или дверей, но не закрѣплены съ внутренней стороны гайками и совершенно свободно могутъ быть вынуты изъ отверстій. Сверхъ того, во многихъ вагонахъ окна не только не имѣютъ желѣзныхъ рѣшетокъ, но и вовсе ничѣмъ не заложены.—При такихъ условіяхъ представляется полная возможность вынуть товаръ изъ вагона, не повреждая ни пломбъ, ни замковъ.

Въ виду того, что перевозка по желѣзнымъ дорогамъ недосмотрѣнныхъ иностранныхъ товаровъ можетъ быть допущена только при полной увѣренности, что товары эти будутъ сохранены при ихъ перевозкѣ въ цѣлости, Министерство Финансовъ сдѣлало распоряженіе по всѣмъ таможнямъ, откуда перевозятся товары безъ досмотра во внутреннія таможни, отнюдь не допускать перевозки недосмотрѣнныхъ товаровъ въ вагонахъ, неудовлетворяющихъ

*) См. выше на стр. 14.

означенному условію. Вмѣстѣ съ тѣмъ, дабы избѣжать замедленія въ перевозкѣ недосмотрѣнныхъ товаровъ, Г. Министръ Финансовъ просилъ Г. Управляющаго Министерствомъ Путей Сообщенія сдѣлать по желѣзнымъ дорогамъ распоряженіе о томъ, чтобы вагоны для означенной перевозки были приведены въ надлежащій порядокъ.

На основаніи сего заявленія Г. Министра Финансовъ имѣя въ виду, что устраненіе недостатковъ въ дверяхъ и окнахъ товарныхъ вагоновъ, представляющихъ возможность покражи посторонними лицами товаровъ изъ запертыхъ вагоновъ безъ поврежденія замковъ и пломбъ, есть необходимая мѣра для сохранной перевозки, не только недосмотрѣнныхъ таможнею товаровъ, но и вообще всякихъ грузовъ, перевозимыхъ и передаваемыхъ съ дороги на дорогу въ запертыхъ вагонахъ, Г. Управляющій Министерствомъ Путей Сообщенія приказалъ: сообщить Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ о заявленіи Министерства Финансовъ и вмѣстѣ съ тѣмъ, въ дополненіе циркуляра 1873 г. № 3234 *) (о принятіи мѣръ къ предупрежденію пропажи и покражи товаровъ), предложить сдѣлать надлежащія распоряженія объ устраненіи такихъ недостатковъ въ вагонахъ, которые представляютъ возможность кражи безъ поврежденія пломбъ и замковъ, возложивъ означенныя распоряженія на отвѣтственность Управляющихъ дорогъ.

Кромѣ того, Г. Управляющій Министерствомъ Путей Сообщенія приказалъ предложить Гг. Инспекторамъ дорогъ наблюсти за приведеніемъ крытыхъ товарныхъ вагоновъ въ надлежащій порядокъ и при дознаніяхъ о пропажахъ изъ запертыхъ и запломбированныхъ вагоновъ, обращать вниманіе на способы укрѣпленія болтовъ и оконныхъ затворовъ **), объясняя о семъ въ актахъ дознанія.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 5631.
(23 Ноября 1873 г.).

Дополненіе къ циркуляру о порядкѣ перевозки скота по желѣзнымъ дорогамъ ***).

Г. Управляющій Министерствомъ Путей Сообщенія, въ дополненіе и подтвержденіе § 6 циркуляра № 606 отъ 5 Февраля 1873 г. и 19 Іюля № 3233 о правилахъ для перевозки скота, приказать

*) См. выше на стр. 204.
**) См. выше на стр. 117 циркуляръ № 379.
***) См. на стр. 172 и 204 цирк. за №№ 606 и 3233.

изволилъ, установить на желѣзныхъ дорогахъ, по коимъ происходитъ перевозка скота партіями и въ значительномъ количествѣ, обязательно нижеслѣдующія правила: 1) чтобы передача съ дороги на дорогу вагоновъ со скотомъ производилась внѣ очереди съ прочими товарами и продолжалась не болѣе 8 часовъ, при чемъ должно производить кормленіе и водопой скота; 2) чтобы скорость поѣздовъ, въ коихъ перевозится скотъ съ остановками въ пути на станціяхъ для надобностей дороги, была бы не менѣе 20 верстъ въ часъ и даже по возможности ускорена, по примѣру II группы; 3) чтобы при скрещеніи поѣздовъ преимущество было отдаваемо поѣздамъ со скотомъ передъ товарными; 4) чтобы остановки означенныхъ поѣздовъ на станціяхъ, гдѣ не предстоитъ скрещеніе, были умеьшены, а именно: на большихъ станціяхъ, гдѣ не требуется корма скота, остановки эти не превышали бы 15 мин., а на промежуточныхъ не болѣе 5 мин. и 5) чтобы вообще не было задержекъ въ нагрузкѣ, отправленіи и перевозкѣ скота.

Вышеозначенныя правила сообщаются для надлежащихъ распоряженій къ исполненію, Совѣтамъ Управленій, Правленіямъ Обществъ и Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ, а равно Гг. Инспекторамъ для строгаго наблюденія за выполненіемъ.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 5734.
(30 Ноября 1873 г.)

О воспрещеніи скидывать матеріалы по линіи на ходу поѣзда.

Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, при разсмотрѣніи одного случая, происшедшаго отъ сбрасыванія телеграфныхъ столбовъ съ платформъ на ходу поѣзда, по журналу 15-го Ноября № 821 полагалъ таковую выгрузку, развозимыхъ по линіи желѣзныхъ дорогъ, матеріаловъ, во время движенія поѣздовъ воспретить и предложить, чтобы поѣзда для такой выгрузки останавливались на назначенныхъ пунктахъ, съ которыхъ удобна разноска матеріаловъ и неприводились вновь въ движеніе пока не будетъ устранена всякая опасность для поѣздовъ отъ сброшенныхъ на полотно предметовъ.

Г. Начальникъ Управленія желѣзныхъ дорогъ приказать изволилъ привести это правило безотлагательно въ дѣйствіе, о чемъ сообщается для надлежащаго исполненія, Гг. Управляющимъ желѣзными дорогами, а также и Гг. Инспекторамъ для наблюденія за исполненіемъ.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 5785.
(1 Декабря 1873 г.)

О веденіи при паровозныхъ депо именнаго списка машинистовъ, съ отмѣткою о числѣ пройденныхъ верстъ и поломокъ подвижнаго состава.

Г. Начальникъ Управленія желѣзныхъ дорогъ изволилъ признать полезнымъ имѣть на желѣзныхъ дорогахъ при каждомъ паровозномъ депо особыя книги, для записыванія противъ имени каждаго машиниста, числа ежемѣсячно пройденныхъ имъ на паровозахъ верстъ (на маневрахъ и на линіи) и всѣ случаи поломокъ подъ его управленіемъ паровозовъ и вагоновъ.

Во исполненіе приказанія Г. Начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ предлагается Совѣтамъ Управленія и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ сдѣлать распоряженіе о веденіи означенныхъ книгъ; о чемъ для свѣдѣнія сообщается и Гг. Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ
(4 Декабря 1873 г.)

О наблюденіи Инспекторами за правильнымъ положеніемъ контръ-рельсовъ на переѣздахъ чрезъ желѣзныя дороги.

Правленіе Россійскаго Общества покровительства животныхъ увѣдомляя, что на устроенныхъ по желѣзнымъ дорогамъ переѣздахъ бываютъ несчастные случаи съ лошадьми, которыя, попадая ногами въ жолобъ между рельсами, повреждаютъ себѣ копыта и вывихиваютъ ноги,—ходатайствуетъ о принятіи какихъ либо мѣръ къ устраненію этихъ неудобствъ.

Въ слѣдствіе сего, по приказанію Г. Начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ, предлагается Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ, имѣть неослабное наблюденіе за правильнымъ положеніемъ контръ рельсовъ на переѣздахъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 5837.
(4 Декабря 1873 г.).

О порядкѣ дѣйствій Инспекторовъ по обвиненію служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ.

Изъ дѣлъ Министерства Путей Сообщенія усматривается, что Инспектора желѣзныхъ дорогъ и ихъ Помощники, составляя акты

о разныхъ происшествіяхъ на дорогахъ, или только участвуя въ ихъ составленіи, не указываютъ иногда: почему, какую-либо причину несчастнаго происшествія, они относятъ къ винѣ лицъ, служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ, и по какимъ именно основаніямъ.

Послѣдствіемъ такого именно неуказанія бываетъ то, что Судебные Слѣдователи, получая подобные акты, а иногда и одни дознанія, производимыя Полиціею о происшествіи, не имѣютъ въ виду никакого указанія, чья и въ чемъ именно усмотрѣна вина; а потому приходятъ къ заключенію объ оставленіи такихъ происшествій, на основаніи 309 ст. Уст. Угол. Судопр., безъ производства предварительнаго слѣдствія.

Въ устраненіе подобныхъ недоразумѣній, г. Министръ Путей Сообщенія призналъ нужнымъ разъяснить всѣмъ Инспекціямъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ:

1) что хотя дознанія производятся, на основаніи 11 ст. Высочайше утвержденныхъ 19 Мая 1871 года правилъ о порядкѣ дѣйствія чиновъ Корпуса Жандармовъ по изслѣдованію преступленій, чинами желѣзнодорожныхъ Полицейскихъ Управленій, замѣняющими общую Полицію, и ими сообщаются всѣ нужныя свѣдѣнія Судебнымъ Слѣдователямъ, но это нисколько не слагаетъ съ Инспекціи обязанности, въ точное исполненіе 703 ст. I ч. XII Т. Св. Зак. Уст. Пут. Сообщ. и Именнаго Высочайшаго Правительствующему Сенату Указа, послѣдовавшаго 7 Сентября 1872 года, принимать всѣ зависящія отъ Инспекціи мѣры, чтобы, вмѣстѣ съ актами о происшествіяхъ и произведенными о нихъ дознаніями, Судебные Слѣдователи получали точныя указанія и о тѣхъ дѣйствіяхъ лицъ, служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ, которыя были поводомъ къ несчастному происшествію, и на основаніи какихъ законовъ, правилъ и инструкцій основано обвиненіе Инспекціею этихъ служащихъ;

2) что при обращеніи къ Инспекціи Судебной власти, Судебнаго Слѣдователя, или лицъ Прокурорскаго Надзора, за разъясненіемъ возникающихъ сомнѣній о служебныхъ обязанностяхъ обвиняемыхъ должностныхъ лицъ, служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ, Инспекція обязана оказывать всякое зависящее отъ нея содѣйствіе, и въ должной мѣрѣ удовлетворять требованіе Судебной власти; и наконецъ

3) что при такомъ только не укоснительномъ соблюденіи первыхъ двухъ пунктовъ, со стороны Инспекцій, откроется возмож-

ность точнаго исполненія Высочайшей воли, изъясненной въ Указѣ Правительствующему Сенату 7 Сентября 1872 года, а равно и правилъ о преслѣдованіи преступленій и проступковъ, предписанныхъ Уставомъ Уголовнаго Судопроизводства.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 5992.

(11 Декабря 1873 г.)

О разрѣшеніи Инспекторамъ открывать движеніе по рабочимъ вѣтвямъ желѣзныхъ дорогъ, въ дополненіе къ § 5 Инструкціи Инспекторамъ дорогъ, открытыхъ для движенія *).

Въ § 5 инструкціи Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для правильнаго движенія, между прочимъ сказано: устройство временныхъ рабочихъ вѣтвей разрѣшается Инспекторомъ, о чемъ онъ доноситъ Министерству, за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда вѣтвь прилегаетъ къ одному изъ станціонныхъ путей Между тѣмъ въ этой инструкціи не упоминается, можетъ ли быть предоставлено право Инспекторамъ открывать для движенія небольшія вѣтви, утвержденныя Министерствомъ Путей Сообщенія, прилегающія къ станціямъ и служащія приспособленіемъ для болѣе удобной нагрузки товаровъ, а не для пассажирскаго движенія.

Въ разъясненіе сего обстоятельства, Г. Министръ Путей Сообщенія изволилъ приказать § 5 инструкціи Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ открытыхъ для правильнаго движенія, дополнить слѣдующимъ: «Инспектору предоставляется открывать движеніе по вновь устроеннымъ съ разрѣшенія Министерства вѣтвямъ, прилегающимъ къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ, ежели вѣтви эти имѣютъ лишь цѣлью способствовать болѣе удобной нагрузкѣ и подвозкѣ товаровъ, или же устраиваются исключительно для потребностей станціонной службы. На открытіе же движенія по вѣтвямъ устраиваемымъ для движенія пассажировъ, Инспекторъ обязанъ испрашивать разрѣшеніе Министерства», донося подробно Начальнику Управленія желѣзныхъ дорогъ о состояніи вѣтви.

О вышеизложенномъ увѣдомляются Гг. Инспекторы для надлежащаго руководства.

---

*) См. на стр. 157 цирк. № 28.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 5959.

(17 Декабря 1873 г.)

О продолженіи дѣйствія въ теченіи 1874 г. временныхъ правилъ по отчужденію частныхъ имуществъ подъ желѣзныя дороги установленныхъ на 1872 г.

Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ, циркулярно, отъ 9-го Января 1873 г. № 101 *), сообщилъ, что, по Высочайше утвержденному въ 29 день Декабря 1872 года положенію Комитета Министровъ, было постановлено: въ видѣ временной, собственно на 1873 годъ, мѣры, дозволить при занятіи имуществъ подъ строющіяся желѣзныя дороги руководствоваться Высочайше утвержденными въ 6 день Мая 1872 года правилами объ отчужденіи частныхъ имуществъ подъ желѣзныя дороги **).

Нынѣ по Высочайше утвержденному въ 7 день Декабря 1873 г. положенію Комитета Министровъ, постановлено: дѣйствіе помянутыхъ правилъ 6 Мая 1872 года оставить въ своей силѣ и на будущій 1874 годъ.

О таковомъ Высочайше утвержденномъ положеніи Комитета Министровъ, по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, сообщается Гг. Инспекторамъ для свѣдѣнія и руководства.

*) См. выше на стр. 167.

**) См. выше на стр. 128.

Нижеизложенныя правила о перевозкѣ призывныхъ отпускныхъ нижнихъ чиновъ и о порядкѣ разсчета за сію перевозку, выработаны особою Коммисіею при Общемъ Съѣздѣ Представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ 1871 г., съ участіемъ депутата отъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ и представителей Земствъ С.-Петербургской и Рязанской губерній, и одобрены Общимъ Съѣздомъ по протоколу его отъ 5 Октября того же года за № 8.

Затѣмъ, по одобреніи сихъ правилъ Гг. Министрами Внутреннихъ Дѣлъ и Военнымъ, онѣ утверждены Г. министромъ Путей Сообщенія 14 Апрѣля 1874 г. для руководства Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ.

Правила о перевозкѣ призывныхъ отпускныхъ нижнихъ чиновъ и о порядкѣ расчета за сіи перевозки.

1) Каждое желѣзнодорожное Общество по предварительному соглашенію открываетъ Земской Управѣ особый счетъ по перевозкѣ отпускныхъ нижнихъ чиновъ.

2) Перевозка отпускныхъ нижнихъ чиновъ изъ Уѣздныхъ городовъ на сборные пункты производится на основаніи Высочайше утвержденнаго 13 Декабря 1862 г. Положенія о перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ войскъ *).

3) Разсчеты за вышесказанную перевозку составляются на основаніи правилъ Высочайше утвержденнаго Устава каждой желѣзной дороги и представляются къ уплатѣ въ ту Земскую Управу, съ которою открытъ дорогою счетъ, при чемъ каждое требованіе на перевозку должно быть подписано Предсѣдателемъ Управы, по требованію которой перевозка произведена, съ приложеніемъ ея печати.

4) Самая же уплата денегъ желѣзнодорожному Обществу производится Земскою Управою не позже, какъ черезъ тридцать дней, по предъявленіи счета съ документами; въ случаѣ замедленія уплаты противъ вышеуказаннаго срока Управа уплачиваетъ желѣзной дорогѣ, сверхъ слѣдующей за перевозку суммы, интересъ на оную, вычисленный изъ шести годовыхъ процентовъ со дня предъявленія счета по день уплаты.

Форма требованій Земскихъ Управъ слѣдующая:

На основаніи Высочайше утвержденнаго 22 Сентября 1870 г. Временнаго Положенія о призывѣ на службу отпускныхъ нижнихъ

---

*) 12 Января 1873 г. Высочайше утверждено новое положеніе о перевозкѣ войскъ (см. приложеніе № 2).

чиновъ, Высочайшаго повелѣнія 28 Января 1871 г., объявленнаго въ Приказѣ по Военному вѣдомству 5 Февраля 1871 г. за № 44, и Высочайше утвержденнаго Положенія о перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ войскъ, Управленіе Николаевской желѣзной дороги благоволитъ перевести отъ станціи Луги до С.-Петербурга въ поѣздахъ.

15 Октября 1871 г. 00 челов. отпускныхъ нижнихъ чиновъ, при нихъ багажа 00 пуд.

Выданъ 13 Октября 1871 г.

По сей линіи билетъ вырѣзается изъ книги.

Примѣчаніе: Оставить поле въ полвершка бѣлой бумаги, дабы собираемыя требованія могли быть сшиваемы въ тетради.

На основаніи Высочайше утвержденнаго 22 Сентября 1870 г. Временнаго Положенія о призывѣ на службу отпускныхъ нижнихъ чиновъ,—Высочайшаго повелѣнія 28 Января 1871 г., объявленнаго въ приказѣ по Военному вѣдомству 5 Февраля 1871 г., за № 44, и Высочайше утвержденнаго Положенія о перевозкѣ войскъ по желѣзнымъ дорогамъ, Управленіе Николаевской желѣзной дороги благоволитъ перевезти отъ станціи Луги до станціи С.-Петербурга въ поѣздахъ.

15 Октября 1871 г. 00 челов. отпускныхъ нижнихъ чиновъ, при нихъ багажа 00 пуд. клади.

Предсѣдатель такой-то Земской Управы NN

(М. П.). Выданъ 13 Октября 1871 г.

Примѣчаніе. За уменьшенную плату принимаются только нижніе чины и багажъ, опредѣленные въ правилахъ о перевозкѣ войскъ по желѣзнымъ дорогамъ. За всякій излишекъ багажа полная плата должна быть внесена при отправленіи.

По сему требованію отправлено 15 дня Октября 1871 г. въ поѣздѣ средней скорости отъ Лугской до С.-Петербургской станціи отпускныхъ нижнихъ чиновъ 00 чел., 00 пуд. клади.

Начальникъ станціи

1) Уплата за перевозку нижнихъ чиновъ, исчисляемая на основаніи правилъ Высочайше утвержденныхъ въ уставахъ каждой желѣзной дороги, будетъ произведена земскою Управою не позже, какъ черезъ тридцать дней по предъявленіи счета.

2) Въ случаѣ замедленія уплаты противъ вышеупомянутаго срока, Управа уплачиваетъ Управленію желѣзной дороги, сверхъ слѣдующей за перевозку суммы, интересъ на оную, вычисленный изъ шести годовыхъ процентовъ, со дня предъявленія счета по день уплаты.

ПОЛОЖЕНІЕ
о перевозкѣ войскъ.

ГЛАВА I.
Общія положенія.

§ 1. Перевозка по желѣзнымъ дорогамъ войскъ съ ихъ тяжестями, а также семействъ воинскихъ чиновъ, разнаго рода грузовъ и желѣзно-дорожнаго подвижнаго состава или вагоновъ, нагруженныхъ войсковыми тяжестями, принадлежащихъ военно-сухопутному и морскому вѣдомствамъ, совершается въ поѣздахъ: а) *обыкновенныхъ* пассажирскихъ, б) *смѣшанныхъ* (товаро-пассажирскихъ), и в) *войсковыхъ* экстренныхъ *малой* и *большой* скорости, назначаемыхъ спеціально для воинскихъ чиновъ и тяжестей.

Примѣчаніе. Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ предоставляется право отправлять въ экстренныхъ войсковыхъ поѣздахъ частныхъ пассажировъ и грузъ, если это, по мнѣнію военнаго и морскаго начальствъ, не будетъ сопряжено со стѣсненіями и неудобствами для перевозимыхъ войскъ.

§ 2. Скорость движенія *обыкновенныхъ* очередныхъ *и смѣшанныхъ* поѣздовъ опредѣляется росписаніями движенія на каждой дорогѣ; *войсковые* экстренные поѣзды *малой скорости* проходятъ не менѣе 15-ти верстъ въ часъ, не считая времени остановокъ на станціяхъ, а экстренные *войсковые большой скорости* 30 верстъ въ часъ и свыше, также не считая времени остановокъ на станціяхъ. Во всякомъ же случаѣ, скорость движенія войсковыхъ поѣздовъ не должна превышать наибольшей скорости, опредѣленной Министерствомъ Путей Сообщенія для каждой желѣзной дороги.

§ 3. Плата за перевозки опредѣляется, согласно Высочайше утвержденнымъ уставамъ и положеніямъ каждой желѣзной дороги, *тарифами*: а) *общимъ*, установленнымъ для частныхъ пассажировъ и грузовъ, и б) *особымъ военнымъ*, установленнымъ собственно для войскъ *).

*) См. приложеніе *А*.

Примѣчаніе. Перевозка воинскихъ чиновъ и ихъ тяжестей по соединительнымъ вѣтвямъ, связывающимъ желѣзныя дороги, производится съ тою же пропорціональною скидкою съ утвержденнаго для этихъ вѣтвей тарифа, какая установлена для перевозки войскъ по главнымъ путямъ.

§ 4. При перемѣщеніяхъ воинскихъ чиновъ и командъ по служебнымъ надобностямъ, подлежатъ непремѣнному на счетъ казны отправленію желѣзными дорогами, гдѣ таковыя существуютъ, по распоряженію главнаго начальства военныхъ округовъ: а) всѣ штатныя части войскъ въ полномъ ихъ составѣ, съ обозомъ, лошадьми и тяжестями, если расходы на перевозки такихъ частей не будутъ превосходить расходовъ по слѣдованію ихъ обыкновеннымъ маршемъ; б) всѣ нештатныя команды и пересыльныя партіи съ сопровождающими ихъ офицерами и классными чинами, а также отдѣльно слѣдующіе нижніе чины, если таковымъ командамъ, партіямъ и чинамъ полагается по закону путевое довольствіе; в) рекрутскія партіи, съ сопровождающими ихъ офицерами, медиками и нижними чинами; г) команды, посылаемыя для устройства лагерей, и д) всѣ члены семействъ нижнихъ чиновъ, имѣющіе по закону право на полученіе какого-либо путеваго довольствія отъ казны.

Примѣчаніе. Перемѣщенія чиновъ и командъ морскаго вѣдомства дѣлаются по распоряженіямъ подлежащихъ портовыхъ начальствъ.

§ 5. Перевозка на счетъ казны по желѣзнымъ дорогамъ штатныхъ частей войскъ и нештатныхъ командъ, во всѣхъ случаяхъ, не поименованныхъ въ предъидущемъ параграфѣ, а равно семействъ генераловъ, адмираловъ, штабъ и оберъ офицеровъ, классныхъ чиновниковъ, состоящаго при войскахъ духовенства и неимѣющихъ права на путевое довольствіе семействъ нижнихъ чиновъ производится не иначе, какъ по особымъ Высочайшимъ разрѣшеніямъ.

§ 6. Генералы, адмиралы, штабъ и оберъ-офицеры, гардемарины и кондукторы морскаго вѣдомства, а также классные чиновники военнаго и морскаго вѣдомствъ, состоящее при войскахъ духовенство и іеромонахи, назначенные на суда, перевозятся по желѣзнымъ дорогамъ на счетъ казны, отдѣльно отъ войскъ, только въ тѣхъ случаяхъ, когда они отправляются по казенной надобности и когда имъ не выдаются при этомъ прогонныя деньги по положенію.

Примѣчаніе. Отправленіе по желѣзнымъ дорогамъ на счетъ казны поименованныхъ чиновъ и лицъ при такихъ командировкахъ, на которыя не полагается по закону прогонныхъ денегъ, равно какъ и нижнихъ чиновъ, когда имъ не полагается путеваго довольствія, допускается только въ случаяхъ, опредѣленныхъ во 2 отдѣленіи III главы сего Положенія.

§ 7. Никто и никакіе предметы и тяжести не допускаются къ перевозкѣ за плату, опредѣляемую *военнымъ тарифомъ*, иначе какъ по установленнымъ симъ Положеніемъ *документамъ*; точно также не принимаются для отправленія *на счетъ казны* семейства воинскихъ чиновъ, не имѣющія права на казенное путевое довольствіе и перевозимыя по особымъ Высочайшимъ разрѣшеніямъ, безъ выдаваемыхъ на этотъ предметъ предложеній.

§ 8. При отправленіи войскъ по желѣзнымъ дорогамъ, не дозволяется одни указанные въ предложеніи казенные предметы и тяжести, подлежащіе, на основаніи сего Положенія, перевозкѣ по военному тарифу, замѣнять другими, въ предложеніи не указанными, а равно казенное имущество собственнымъ имуществомъ воинскихъ чиновъ.

§ 9. Разъясненіе войскамъ всѣхъ вопросовъ, касающихся перевозокъ войскъ по желѣзнымъ путямъ, на основаніи сего Положенія, лежитъ на обязанности Главнаго Штаба, при которомъ, подъ предсѣдательствомъ Начальника онаго, учрежденъ для этой цѣли комитетъ по передвиженію войскъ желѣзными дорогами и водою.

§ 10. Установленіе подробныхъ правилъ и наставленій о порядкѣ исполненія изложенныхъ въ семъ Положеніи постановленій, а равно разъясненіе могущихъ встрѣтиться по сему предмету недоразумѣній, предоставляется взаимному соглашенію Военнаго Министра и Управляющаго Морскимъ Министерствомъ съ Министромъ Путей Сообщенія.

ГЛАВА II.

Опредѣленіе случаевъ перевозокъ воинскихъ чиновъ по установленнымъ тарифамъ и безплатно, съ указаніемъ количества тяжестей, допускаемыхъ къ отправленію на счетъ казны.

ОТДѢЛЕНІЕ ПЕРВОЕ.

Перевозка воинскихъ чиновъ и тяжестей по военному тарифу.

§ 11. По военному тарифу перевозятся:

а) Всѣ штатныя строевыя и нестроевыя части, команды и отдѣльные отряды, при слѣдованіи ихъ для военныхъ дѣйствій, на постоянныя квартиры, для маневровъ, въ лагерное расположеніе, для содержанія карауловъ и т. п. командировокъ.

б) Всѣ нештатныя команды и пересыльныя партіи, перемѣщаемыя, по распоряженію военнаго и морскаго начальствъ, для надобностей службы, а также рукрутскія партіи.

в) Генералы, адмиралы, штабъ и оберъ-офицеры, гардемарины и кондукторы морскаго вѣдомства, классные чиновники военнаго и морскаго вѣдомствъ, состоящее при войскахъ духовенство и іеромонахи назначаемые на суда, а также нижніе чины, при слѣдованіи всѣхъ поименованныхъ чиновъ отдѣльно, по распоряженію военнаго или морскаго начальствъ.

г) Воспитанники военно-учебныхъ заведеній, которые, находясь въ заведеніяхъ, считаются на дѣйствительной службѣ, а равно и тѣ, которые будутъ зачисляемы на службу нижними чинами.

Списки тѣхъ заведеній, воспитанники которыхъ считаются на дѣйствительной службѣ, объявляются въ циркулярахъ Главнаго Штаба и Инспекторскаго Департамента Морскаго Министерства.

д) Всѣ прикомандированныя къ войскамъ лица не военнаго и не морскаго вѣдомствъ, чины командъ гражданскаго вѣдомства, пересылаемые по распоряженію военнаго начальства, для надобностей военной службы, и нижніе чины названныхъ командъ, увольняемые въ отставку и временный отпускъ, а также перечисляемые въ неспособные II статьи и увольняемые на родину для излеченія болѣзни.

е) Деньщики генераловъ, штабъ и оберъ-офицеровъ или, вмѣсто оныхъ, вольнонаемная прислуга, въ числѣ, не превышающемъ штатомъ опредѣленныхъ деньщиковъ, а также прислуга классныхъ чиновниковъ военнаго вѣдомства, состоящаго при войскахъ духовенства и лицъ прикомандированныхъ къ войскамъ, въ томъ числѣ, въ какомъ полагаются по закону деньщики соотвѣтствующимъ военнымъ чинамъ. На томъ же основаніи перевозится и прислуга, состоящая при чинахъ морскаго вѣдомства.

Примѣчаніе. При семействахъ, перевозимыхъ по особымъ Высочайшимъ разрѣшеніемъ, отправляется какъ мужская, такъ и женская прислуга, въ числѣ, не превышающемъ числа деньщиковъ, полагаемыхъ по штату тѣмъ лицамъ, которымъ принадлежатъ семейства.

ж) Нижніе чины, увольняемые въ кратковременный отпускъ.

Примѣчаніе. По желѣзнымъ дорогамъ, на постройку которыхъ выданы концессіи до утвержденія сего Положенія, перевозка такихъ чиновъ производится за уменьшонную плату только по тѣмъ желѣзнымъ дорогамъ, съ правленіями которыхъ состоялось или послѣдуетъ особое соглашеніе Военнаго Министерства, причемъ какъ наименованіе такихъ дорогъ, такъ и самый размѣръ уменьшенія платы противъ общаго тарифа, объявляются по войскамъ въ циркулярахъ Главнаго Штаба и Инспекторскаго Департамента Морскаго Министерства.

з) Ремонтныя лошади.

§ 12. Во всѣхъ поименованныхъ выше случаяхъ перемѣщенія штатныхъ частей войскъ и отдѣльныхъ отрядовъ, количество обоза, лошадей и имущества, допускаемаго къ перевозкѣ по военному тарифу, опредѣляется сообразно цѣли, для которой совершается перемѣщеніе, а именно:

1. **При слѣдованіи войскъ на постоянныя квартиры перевозятся.**

а) Весь штатный груженный и негруженный обозъ. Въ морскомъ же вѣдомствѣ, по неимѣнію при командахъ обоза, взамѣнъ его, принимаются къ перевозкѣ: экипажные и ротные образа, цейхгаузы, денежные сундуки, аптечные ящики, канцелярскія и лазаретныя принадлежности, музыкантскіе инструменты и другіе подобные предметы, составляющіе въ командахъ постоянное ихъ хозяйство, въ количествѣ, не превышающемъ въ общей сложности: 1200 пуд. для каждаго экипажа, 800 пуд. для каждаго полуэкипажа и 250 пуд. для каждой отдѣльной роты. Кромѣ того, большіе и малые чемоданы съ казеннымъ имуществомъ и постели нижнихъ чиновъ, въ количествѣ $3^1/_2$ пудовъ на человѣка, сверхъ пуда, допускаемаго на каждаго къ безплатной перевозкѣ.

б) Подъемныя лошади, въ числѣ, опредѣленномъ дѣйствующими штатами.

в) Артельныя повозки съ лошадьми, по *двѣ* повозки на роту, эскадронъ, казачью сотню и батарею.

г) Принадлежащія генераламъ, адмираламъ, штабъ и оберъ-офицерамъ, въ количествѣ опредѣленномъ симъ Положеніемъ, верховыя и упряжныя лошади, а также повозки и экипажи съ уложеннымъ въ нихъ имуществомъ; въ случаяхъ же неимѣнія офицерами повозокъ и лошадей разрѣшается имъ брать имущества:

Вмѣсто всякаго *четырехмѣстнаго* (тяжелаго) экипажа. 50 пуд.
Вмѣсто всякаго *двухмѣстнаго* (легкаго) экипажа . 30 —
Вмѣсто всякой лошади . . . . . 15 —

при чемъ никакихъ другихъ замѣнъ не допускается.

Кромѣ упомянутаго имущества, офицерамъ разрѣшается имѣть съ собою, *сверхъ пуда*, допускаемаго на каждаго къ безплатной перевозкѣ:

Генераламъ и адмираламъ . . . . . по 10 пуд.
Штабъ-офицерамъ. . . . . — 7 —
Оберъ-офицерамъ, гардемаринамъ и кондукторамъ морскаго вѣдомства . . . . . — 4 —

Примѣчаніе 1. Количество повозокъ и лошадей, подлежащихъ перевозкѣ съ войсками, при слѣдованіи ихъ на постоянныя квартиры, опредѣлено особою вѣдомостью.

Примѣчаніе 2. Гвардейскій экипажъ, по количеству обоза и лошадей, сравненъ съ Л.-Гв. Саперным батальономъ.

д) Всѣ предметы вещеваго и артиллерійскаго довольствія, принадлежащіе перевозимому отряду или части и командѣ, подъ свозъ которыхъ не полагается казеннаго обоза, а также предметы общаго офицерскаго хозяйства. Наибольшій размѣръ, въ которомъ поименованные предметы могутъ быть перевозимы, опредѣляется, при всякомъ передвиженіи, сообразно штатнымъ составамъ войскъ, Главными Начальниками военныхъ округовъ, по представленію Начальниковъ дивизій или лицъ, имѣющихъ равную съ ними власть, а въ морскомъ вѣдомствѣ Главными Командирами и Командирами портовъ.

е) Собственныя вещи нижнихъ чиновъ, деньщиковъ или замѣняющей ихъ вольнонаемной прислуги, *по 20 фунтовъ* на каждое лицо, *сверхъ пуда клади*, перевозимаго на каждаго безплатно.

ж) Фуражъ, въ количествѣ 30 фунтовъ на лошадь, сверхъ перевозимаго безплатно въ конныхъ вагонахъ, необходимый на довольствіе лошадей въ случаѣ безостановочнаго слѣдованія войскъ по желѣзной дорогѣ болѣе *двухъ* сутокъ.

Примѣчаніе 1. Существующіе нынѣ штаты войскъ по военному составу, усиленному, обыкновенному мирному и кадровому указаны въ Сводѣ Штатовъ военно-сухопутнаго вѣдомства (изд. 1870 г.) въ случаѣ же измѣненія ихъ должно руководствоваться послѣднесоставленными штатами, о чемъ Главный Штабъ обязанъ своевременно сообщить Министру Путей Сообщенія.

Примѣчаніе 2. Въ морскомъ вѣдомствѣ постоянныхъ штатовъ командамъ не существуетъ и потому надлежитъ руководствоваться ежегодно объявляемою табелью комплектаціи командами судовъ, экипажей и отдѣльныхъ ротъ, которая каждогодно же сообщается отъ Инспекторскаго Департамента Морскаго Министерства Министерству Путей Сообщенія.

2. При передвиженіяхъ войскъ для военныхъ дѣйствій перевозятся:

а) Весь штатный обозъ, съ уложеннымъ въ немъ казеннымъ имуществомъ.

б) Подъемныя лошади, въ томъ числѣ, какое положено имѣть по штатамъ.

в) Артельныя повозки съ лошадьми, *по двѣ* повозки на роту, эскадронъ, казачью сотню и батарею.

г) Верховыя, вьючныя и упряжныя лошади генераловъ, штабъ и оберъ-офицеровъ, въ количествѣ опредѣленномъ штатами по военному времени.

д) Офицерскіе вьюки, съ уложенными въ нихъ вещами, по числу вьючныхъ лошадей, полагаемыхъ закономъ каждому офицеру.

е) То число повозокъ или экипажей, съ уложеннымъ въ нихъ имуществомъ, которое дозволяется существующими законоположеніями имѣть въ военное время въ походахъ генераламъ, штабъ и оберъ-офицерамъ.

ж) Фуражъ—въ томъ же размѣрѣ, какъ при перемѣщеніи войскъ на постоянныя квартиры.

Примѣчаніе 1. Количество повозокъ, вьюковъ и лошадей, допускаемыхъ къ перевозкѣ при войскахъ, передвигаемыхъ для участія въ военныхъ дѣйствіяхъ, опредѣлено особою вѣдомостью.

Примѣчаніе 2. Въ тѣхъ случаяхъ, когда, по какимъ-либо обстоятельствамъ Гвардейскій экипажъ или какая другая команда морскаго вѣдомства, будутъ перевозиться какъ часть войскъ сухопутныхъ, перевозка эта совершается по распоряженію военнаго начальства и уже на счетъ суммъ Военнаго Министерства. При такихъ передвиженіяхъ, относительно перевозки людей и тяжестей, морскія команды руководствуются въ точности правилами, установленными для войскъ сухопутныхъ.

3. При передвиженіи войскъ въ составѣ штатныхъ частей или отдѣльными отрядами: въ лагерные сборы, для маневровъ, караульной службы и въ другія временныя командировки перевозится:

а) Такая часть казеннаго штатнаго обоза или командныхъ грузовъ морскаго вѣдомства, указанныхъ въ пунктѣ *а*, ст. 1-й сего параграфа, какая будетъ признана необходимою Начальникомъ дивизіи или Главными Командирами и Командирами портовъ.

б) Подъемныя лошади въ томъ числѣ, въ какомъ положено содержать ихъ при войскахъ въ мирное время.

в) Артельныя повозки съ лошадьми, по *двѣ* повозки на роту, эскадронъ, казачью сотню и батарею.

г) Верховыя и упряжныя лошади генераловъ, адмираловъ, штабъ и оберъ-офицеровъ, а также экипажи съ уложеннымъ въ нихъ имуществомъ, или то количество тяжестей, которое допускается къ перевозкѣ, согласно пункту *г*, ст. 1-й сего параграфа, вмѣсто экипажей и лошадей.

Кромѣ упомянутыхъ тяжестей, офицерамъ разрѣшается имѣть съ собою, *сверхъ пуда*, перевозимаго на каждаго безплатно:

Генераламъ и адмираламъ . . . . . по 10 пуд.
Штабъ-офицерамъ. . . . . » 7 »
Оберъ-офицерамъ, гардемаринамъ и кондукторамъ морскаго вѣдомства . . . . . » 4 »

Примѣчаніе. Количество офицерскихъ экипажей и лошадей, перевозимыхъ при передвиженіи войскъ для временныхъ командировокъ, опредѣлено особою вѣдомостью.

д) Изъ числа предметовъ войсковаго хозяйства, такое количество ихъ, какое разрѣшено будетъ Начальникомъ дивизіи взять съ собою, но не болѣе 1-го пуда на человѣка.

е) Собственныя вещи нижнихъ чиновъ въ размѣрѣ 20 фунтовъ съ человѣка, *сверхъ 1 пуда*, перевозимаго на каждаго безплатно.

4. При передвиженіи казачьихъ частей, слѣдующихъ на внѣшнюю службу или возвращающихся на льготу, перевозятся:

а) Вьючныя лошади казаковъ съ вьюками, по одной на каждыхъ 10 казаковъ.

б) Принадлежащіе генераламъ, штабъ и оберъ-офицерамъ экипажи, лошади и тяжести въ количествѣ, опредѣленномъ для генераловъ, штабъ и оберъ-офицеровъ регулярныхъ войскъ, въ случаѣ перемѣщенія послѣднихъ на постоянныя квартиры.

в) Фуражъ—въ количествѣ, опредѣленномъ въ пунктѣ *же* ст. 1 сего параграфа.

г) Имущество казаковъ, въ размѣрѣ 4 хъ пудовъ на человѣка, *сверхъ пуда* клади, дозволяемаго каждому перевозить безплатно.

§ 13. Принадлежащіе штатнымъ частямъ или отрядамъ войскъ казенное имущество, обозъ и лошади, подлежащіе, согласно предъидущему параграфу, перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ, на счетъ казны, принимаются для таковой за плату, опредѣляемую военнымъ тарифомъ, независимо отъ того, будутъ ли они отправляемы въ однихъ поѣздахъ съ войсками или отдѣльно отъ нихъ, подъ надзоромъ назначенныхъ для того воинскихъ чиновъ въ качествѣ конвоя.

§ 14. При командахъ, не имѣющихъ штатнаго устройства, и при всякаго рода пересыльныхъ партіяхъ, въ томъ числѣ и рекрутскихъ, принадлежащее имъ имущество перевозится за плату, опредѣляемую военнымъ тарифомъ, въ количествѣ: 7 пудовъ для штабъ-офицера, 4 пудовъ для оберъ-офицера, гардемарина и кондуктора морскаго вѣдомства, и 20 фунтовъ для нижняго чина, *сверхъ пуда*, дозволяемаго каждому перевозить безплатно.

Примѣчаніе. При маршевыхъ командахъ, слѣдующихъ на укомплектованіе или для сформированія штатныхъ частей войскъ, перевозится, кромѣ собственнаго имущества воинскихъ чиновъ, то количество казенныхъ вещей, которое будетъ опредѣляемо, всякій разъ, особымъ распоряженіемъ Главнаго Штаба, а по морскому вѣдомству распоряженіемъ Инспекторскаго Департамента Морскаго Министерства.

§ 15. При воинскихъ чинахъ, слѣдующихъ изъ арміи или портовъ въ учебныя войска и части, или обратно, принадлежащія имъ казенныя и собственныя тяжести перевозятся по военному тарифу, въ количествѣ 14 пудовъ для каждаго штабъ или оберъ-офицера и $3^1/_2$ пудовъ (считая съ ящиками для укупорки) для нижняго чина, *сверхъ пуда*, допускаемаго къ безплатной перевозкѣ каждому, а при командахъ нижнихъ чиновъ резервныхъ эскадроновъ, возвращающихся въ свои части, по сдачѣ молодыхъ лошадей въ кавалерійскіе полки, предметы конскаго снаряженія принимаются къ перевозкѣ на счетъ казны въ размѣрѣ, не превышающемъ 50 пудовъ на каждый эскадронъ.

§ 16. Имущество генераловъ, адмираловъ, штабъ и оберъ-офицеровъ, гардемариновъ и кондукторовъ морскаго вѣдомства, при слѣдованіи названныхъ чиновъ желѣзными дорогами, на основаніи § 6 сего Положенія, отдѣльно, по дѣламъ службы, перевозится въ количествѣ, соображенномъ съ цѣлію командировки, а именно:

а) При переѣздахъ, по случаю переводовъ изъ однихъ мѣстъ служенія въ другія распоряженіемъ начальства, а не по собственной просьбѣ, въ размѣрѣ, означенномъ пункт. *г*, ст. 1-й параграфа 12-го.

б) При командировкахъ, поименованныхъ въ ст. 2 и 3 того же параграфа, въ количествѣ, опредѣленномъ пунктами *г*, *д* и *е*, 2-й ст. и пунктомъ *г* 3-й статьи.

в) При возвращеніи къ мѣстамъ служенія, по сдачѣ разнаго рода нештатныхъ командъ и пересыльныхъ партій по принадлежности, а равно при всѣхъ кратковременныхъ командировкахъ: въ размѣрѣ 7 пуд. для штабъ-офицера и 4 пудовъ для оберъ-офицера, *кромѣ пуда*, перевозимаго на каждаго безплатно.

§ 17. Принадлежащія генераламъ, адмираламъ, штабъ и оберъ-офицерамъ, гардемаринамъ и кондукторамъ морскаго вѣдомства тяжести, экипажи и лошади, подлежащія перевозкѣ, согласно предъидущаго и 12 параграфовъ сего Положенія, на счетъ казны принимаются для отправленія по желѣзнымъ дорогамъ за плату, опредѣленную *военнымъ тарифомъ*, какъ въ однихъ поѣздахъ съ тѣми лицами, которымъ принадлежатъ поименованные предметы, такъ и отдѣльно отъ нихъ, причемъ если перевозка клади въ одномъ поѣздѣ съ ея владѣльцемъ окажется затруднительною для управленія желѣзной дороги, то отправка производится не позже сутокъ, слѣдующихъ послѣ отъѣзда отправителя.

§ 18. При нижнихъ чинахъ и прислугѣ, *отдѣльно* отправляемыхъ по желѣзнымъ дорогамъ, на основаніи пунктовъ *г*, *д*, *е* и *ж*

§ 11 сего Положенія, принадлежащая имъ кладь перевозится въ количествѣ одного пуда на каждаго, *сверхъ пуда*, допускаемаго къ безплатной перевозкѣ.

§ 19. Тяжести, экипажи и лошади, принадлежащія класснымъ чиновникамъ военнаго и морскаго вѣдомствъ, состоящему при войскахъ духовенству, іеромонахамъ, назначаемымъ на суда, и лицамъ прикомандированнымъ къ войскамъ, переѣзжающимъ по желѣзнымъ дорогамъ на счетъ казны, какъ въ составѣ отрядовъ и командъ, такъ и отдѣльно, перевозятся въ томъ же количествѣ и на тѣхъ же основаніяхъ, которыя опредѣлены для соотвѣтствующихъ военныхъ и морскихъ чиновъ; имущество же лицъ, неимѣющихъ офицерскихъ чиновъ и служащихъ въ военномъ и морскомъ вѣдомствахъ по найму,—наравнѣ съ имуществомъ воинскихъ чиновъ, занимающихъ одинаковыя съ ними должности.

ОТДѢЛЕНІЕ ВТОРОЕ.

Перевозка воинскихъ чиновъ и тяжестей по полному тарифу.

§ 20. **По полному тарифу перевозятся:**

а) Всѣ воинскіе чины и тяжести, перевозимые въ *войсковыхъ* экстренныхъ поѣздахъ *большой скорости*.

б) Воспитанники не упомянутыхъ въ п. *г.* § 11 сего Положенія учебныхъ заведеній военно-сухопутнаго и морскаго вѣдомствъ, пересылаемые по распоряженію начальства этихъ заведеній.

в) Семейства генераловъ, адмираловъ, штабъ и оберъ-офицеровъ, классныхъ чиновниковъ и духовенства съ ихъ имуществомъ, общій вѣсъ котораго на каждое семейство опредѣляется при всякой перевозкѣ особо, а также семейства нижнихъ чиновъ и деньщиковъ съ ихъ имуществомъ; въ количествѣ 6 пудовъ на каждое семейство.

г) Женская прислуга, перевозимая при семействахъ воинскихъ чиновъ, согласно примѣчанію къ п. *е* § 11 сего Положенія.

д) Всѣ предметы заготовленія хозяйственныхъ управленій Военнаго и Морскаго Министерствъ, перевозимые въ видѣ запасовъ, до сдачи ихъ въ войска, распоряженіемъ этихъ управленій,—и

е) Принадлежащее войскамъ имущество, отправляемое въ количествѣ свыше того, которое допускается симъ Положеніемъ къ перевозкѣ по военному тарифу.

ОТДѢЛЕНІЕ ТРЕТІЕ.

Перевозка воинскихъ чиновъ и тяжестей безплатно.

§ 21. Безплатной перевозкѣ подлежатъ:

а) Нижніе чины военныхъ желѣзно-дорожныхъ командъ при пересылкѣ ихъ во время нахожденія въ этихъ командахъ по желѣзнымъ дорогамъ тѣхъ обществъ, на службѣ которыхъ они состоятъ.

б) Вооруженіе и снаряженіе воинскихъ чиновъ, помѣщаемое вмѣстѣ съ ними въ пассажирскихъ или приспособленныхъ товарныхъ вагонахъ.

в) Предметы конскаго снаряженія и фуражъ, помѣщаемые въ вагонахъ съ лошадьми,—и

г) Имущество чиновъ, подлежащихъ перевозкѣ на основаніи сего Положенія, и ихъ семействъ—въ размѣрѣ одного пуда на человѣка.

ГЛАВА III.

Перевозка отдѣльно слѣдующихъ воинскихъ чиновъ и ихъ тяжестей.

ОТДѢЛЕНІЕ ПЕРВОЕ.

Общія правила.

§ 22. Воинскіе чины и лица, поименованныя въ § 11 сего Положенія, а также члены семействъ воинскихъ чиновъ, перевозимые по особымъ Высочайшимъ разрѣшеніямъ, при отправленіи съ принадлежащими имъ тяжестями по желѣзнымъ дорогамъ *отдѣльно*, принимаются къ перевозкѣ на счетъ казны не иначе, какъ по предъявленіи *предложеній*, выдаваемыхъ на этотъ предметъ согласно главѣ IX сего Положенія; нижніе же чины, увольняемые въ кратковременный отпускъ, допускаются къ перевозкѣ съ платою по уменьшенному тарифу, согласно прим. къ п. *ж* § 11. только по предъявленіи *свидѣтельствъ*, замѣняющихъ предложенія.

§ 23. Упомянутыя въ предъидущемъ параграфѣ *предложенія и свидѣтельства* предъявляются вмѣстѣ съ тяжестями, подлежащими перевозкѣ, на станціяхъ *отправленія* кассирамъ, которыми выдаются *пассажирскіе билеты* на мѣста въ вагонахъ соотвѣтствующихъ классовъ: взамѣнъ предложеній безъ взиманія платы, а по свидѣтельствамъ со взиманіемъ съ предъявителя платы по уменьшенному тарифу, согласно § 11, и установленныя багажныя *квп-*

станціи на отправляемыя тяжести, безъ которыхъ послѣднія не возвращаются отправителямъ на станціяхъ *назначенія*.

§ 24. Въ случаѣ пропажи багажа на желѣзныхъ дорогахъ, управленія оныхъ несутъ отвѣтственность, согласно существующимъ правиламъ перевозокъ, только за тотъ, въ пріемѣ котораго выдана была отправителю названная квитанція.

§ 25. Воинскіе чины, слѣдующіе отдѣльно, и находящееся при нихъ имущество перевозятся наравнѣ съ частными пассажирами и ихъ кладью, какъ въ *обыкновенныхъ* (очередныхъ) пассажирскихъ и почтовыхъ поѣздахъ, такъ и въ *смѣшанныхъ* (товаро-пассажирскихъ), причемъ въ однихъ поѣздахъ съ воинскими чинами перевозятся и принадлежащія имъ семейства.

§ 26. Воинскіе чины, для переѣзда по желѣзнымъ дорогамъ, размѣщаются: генералы, адмиралы и штабъ-офицеры, пользующіеся правами полковыхъ командировъ или командующіе судами, въ вагонахъ I-го класса; остальные штабъ-офицеры и всѣ оберъ-офицеры, а также гардемарины и кондукторы морскаго вѣдомства—въ вагонахъ II класса; нижніе чины—въ вагонахъ III класса. Классные чины, духовенство, іеромонахи и всѣ лица не военнаго и не морскаго вѣдомствъ пользуются мѣстами въ вагонахъ соотвѣтственно правамъ этихъ чиновъ и лицъ, по сравненію съ военными и морскими чинами; семейства же размѣщаются въ вагонахъ сообразно правамъ тѣхъ лицъ, которымъ они принадлежатъ, причемъ въ отношеніи числа мѣстъ, для помѣщенія дѣтей, соблюдаются правила, существующія на этотъ предметъ для частныхъ пассажировъ.

Примѣчаніе 1. За непомѣщеніемъ въ составѣ поѣзда вагоновъ 1-го класса, лица, имѣющія право на переѣздъ въ этихъ вагонахъ, помѣщаются въ вагоны II-го класса, и въ такомъ случаѣ уплата производится за сей послѣдній классъ.

Примѣчаніе 2. Въ тѣ поѣзды, въ которыхъ не полагается вагоновъ III-го класса, нижніе чины вовсе не принимаются.

§ 27. Жандармы, конвоирующіе арестованныхъ, перевозятся въ однихъ вагонахъ съ арестованными, и уплата денегъ за ихъ перевозку производится соотвѣтственно классу занимаемыхъ ими вагоновъ.

§ 28. Въ отношеніи размѣщенія въ вагонахъ и на платформахъ тяжестей, повозокъ и лошадей *отдѣльно* слѣдующихъ воинскихъ чиновъ, соблюдаются общія на этотъ предметъ правила, дѣйствующія на желѣзныхъ дорогахъ.

ОТДѢЛЕНІЕ ВТОРОЕ.

Особые случаи перевозокъ (по предѣльнымъ билетамъ).

§ 29. Перевозка отдѣльно командированныхъ воинскихъ чиновъ по желѣзнымъ дорогамъ, на счетъ казны и по военному тарифу, въ тѣхъ случаяхъ, когда названнымъ чинамъ не полагается по закону путеваго довольствія, разрѣшается только для частей войскъ и морскихъ командъ, расположенныхъ лагеремъ или на постоянныхъ квартирахъ на линіяхъ желѣзныхъ дорогъ, или вблизи оныхъ:

а) при отправленіи офицеровъ изъ квартирнаго расположенія или лагернаго сбора на выходы при Высочайшемъ Дворѣ;

б) при командированіи офицерскихъ чиновъ отъ отдѣльныхъ частей войскъ, для пріемки изъ складовъ разныхъ предметовъ довольствія и за полученіемъ изъ классъ казеннаго денежнаго довольствія, а также для сдачи какъ названныхъ предметовъ, такъ и денегъ;

в) при командированіи офицеровъ изъ частей войскъ, расположенныхъ на широкихъ квартирахъ, въ штабы этихъ частей, по требованію оныхъ;

г) при посылкѣ нижнихъ чиновъ, по дѣламъ службы, на значительныя разстоянія;

д) при отправленіи нижнихъ чиновъ въ госпитали и больницы и т. п. командировки.

§ 30. На всякую перевозку въ поименованныхъ выше случаяхъ, воинскіе чины снабжаются особо установленными, *билетами*, предѣльное число которыхъ, необходимое на время лагеря или на весь годъ, опредѣляется, для каждой части войскъ, расположенныхъ близъ желѣзныхъ дорогъ и на оныхъ, Начальниками дивизій, или лицами, имѣющими равную съ ними власть, по представленіямъ о томъ командировъ упомянутыхъ частей, причемъ число билетовъ для каждой части должно быть ограничиваемо случаями настоятельной служебной надобности и особенной поспѣшности въ исполненіи командировокъ, а при самомъ назначеніи наблюдаемо, чтобы частямъ, находящимся въ одинаковыхъ условіяхъ, отпускаемо было и одинаковое, приблизительно, число билетовъ.

Примѣчаніе. Въ морскомъ вѣдомствѣ предѣльное число билетовъ опредѣляется для каждаго экипажа и для каждой части начальниками штабовъ и управленій портовъ.

§ 31. Вѣдомости о числѣ билетовъ, предназначаемыхъ для каждой части войскъ, Начальники дивизій и лица, имѣющія равную

съ ними власть, должны представлять на утвержденіе Главныхъ Начальниковъ военныхъ округовъ или въ началѣ каждаго года, или предъ сборомъ войскъ въ лагерь.

Примѣчаніе. Въ морскомъ вѣдомствѣ означенныя вѣдомости представляются въ началѣ года на утвержденіе Главныхъ Командировъ и Командировъ портовъ.

§ 32. По утвержденіи представленій о предѣльномъ числѣ билетовъ, установленные особые печатные бланки должны быть разсылаемы штабами военныхъ округовъ, по принадлежности, въ опредѣляемомъ для каждой части войскъ количествѣ; потребное же число бланковъ доставляется Главнымъ Штабомъ въ окружные штабы, немедленно по требованію этихъ послѣднихъ.

Примѣчаніе. Въ морскомъ вѣдомствѣ требованія на утвержденное число предѣльныхъ билетовъ доставляются въ канцелярію Морскаго Министерства, которая высылаетъ печатные для нихъ бланки, по принадлежности, въ штабы и управленія портовъ, а эти послѣднія препровождаютъ ихъ въ команды.

§ 33. Выдача предѣльныхъ билетовъ воинскимъ чинамъ производится полковыми и экипажными командирами и начальниками другихъ отдѣльныхъ частей, снабженныхъ бланками для этихъ билетовъ, съ соблюденіемъ общихъ правилъ, установленныхъ главою IX сего Положенія для выдачи предложеній, причемъ замѣна предложеній предѣльными билетами ни въ какомъ случаѣ не допускается.

§ 34. По предѣльнымъ билетамъ воинскіе чины допускаются къ перевозкѣ только въ предѣлахъ того военнаго округа, къ войскамъ котораго они принадлежатъ; причемъ по каждому билету можетъ быть отправлено *одно только лицо.*

Примѣчаніе. Морскіе чины, тоже въ предѣлахъ военнаго округа, по мѣсту расположенія порта.

§ 35. Перевозка тяжестей, лошадей и повозокъ по предѣльнымъ билетамъ, какъ при воинскихъ чинахъ, такъ и отдѣльно отъ нихъ, вовсе не допускаются; а потому принадлежащій офицерамъ и нижнимъ чинамъ багажъ, въ размѣрѣ подлежащемъ согласно пункту г § 21 сего Положенія, безплатной перевозкѣ, за сдѣланною о немъ оговоркою на самыхъ бланкахъ билетовъ, не долженъ быть обозначаемъ въ упомянутыхъ билетахъ, въ текстѣ оныхъ.

§ 36. Въ отношеніи предъявленія предѣльныхъ билетовъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, воинскими чинами соблюдаются правила, изложенныя въ § 23 сего Положенія.

§ 37. По расходованію предѣльныхъ билетовъ, выдающіе ихъ должны вести подробную отчетность и представлять оную, вмѣстѣ

съ корешками тетрадей бланковъ, по окончаніи года или лагеря, въ штабы дивизій, для препровожденія ея, послѣ провѣрки, въ штабы войскъ военныхъ округовъ на окончательную ревизію. При этомъ, полковые командиры и начальники другихъ отдѣльныхъ частей должны имѣть въ виду, что по израсходованіи предѣльнаго числа билетовъ, дальнѣйшая перевозка воинскихъ чиновъ, въ тѣхъ случаяхъ, на которые полагаются предѣльные билеты, должна быть производима на счетъ упомянутыхъ частей, съ платою *по общему*, а не по *военному тарифу*.

Примѣчаніе 1. Командиры экипажей и начальники частей морскаго вѣдомства обязаны руководствоваться тѣми же правилами, но представлять отчетность и корешки тетрадей бланковъ въ штабы и управленія портовъ.

Примѣчаніе 2. Исключенія могутъ быть допускаемы лишь въ экстренныхъ случаяхъ, по особымъ разрѣшеніямъ главныхъ начальниковъ военныхъ округовъ или главныхъ командировъ и командировъ портовъ, о чемъ своевременно доводится, по принадлежности, до свѣдѣнія Военнаго или Морскаго Министерствъ.

§ 38. Для облегченія контроля надъ выдачею предѣльныхъ билетовъ, снабженные бланками для нихъ воинскіе начальники должны подробно обозначать въ представляемыхъ ими отчетахъ: кто именно, когда, по какой надобности и между какими пунктами былъ перевезенъ по каждому предѣльному билету.

§ 39. Въ случаѣ, если бы къ концу года предѣльное число билетовъ не было израсходовано, командиры полковъ, экипажей и другихъ отдѣльныхъ частей, расположенныхъ близъ желѣзной дороги или на оной, должны заявлять о количествѣ оставшихся бланковъ, при представленіи въ штабы дивизій и портовъ отчетности, и показывать ихъ къ зачету въ то число билетовъ, которое окажется необходимымъ на слѣдующій годъ; при этомъ испорченные бланки должны быть возвращаемы въ названные штабы. Въ случаѣ перемѣщенія вышеупомянутыхъ частей войскъ на новыя квартиры, отстоящія отъ желѣзныхъ дорогъ на большія разстоянія, неизрасходованные билеты должны быть представляемы, вмѣстѣ съ отчетомъ, въ тотъ штабъ войскъ округа или порта, изъ котораго были получены бланки, немедленно по полученіи приказанія объ измѣненіи дислокаціи.—Возвращенію въ штабы округовъ или портовъ подлежатъ также и тѣ изъ не израсходованныхъ бланковъ для предѣльныхъ билетовъ, которые были выданы какой-либо части войскъ на лагерное время.

§ 40. За неправильное расходованіе предѣльныхъ билетовъ, неправильную отчетность по выдачѣ ихъ и несогласныя съ симъ Положеніемъ составленіе и выдачу билетовъ, начальники отдѣльныхъ частей, въ распоряженіе которыхъ будутъ отпускаемы бланки для этихъ билетовъ, несутъ отвѣтственность на основаніи § 136 Положенія.

ГЛАВА IV.

Перевозка командъ и отрядовъ съ ихъ тяжестями, обозомъ, лошадьми и артиллеріею.

ОТДѢЛЕНІЕ ПЕРВОЕ.

Общія правила.

§ 41. Всякое число воинскихъ чиновъ, какъ-бы мало оно ни было, если только назначается къ нимъ старшій, которому ввѣряются всѣ письменныя свѣдѣнія о пересылаемыхъ и кормовыя деньги, принимается за команду.

§ 42. Нештатныя команды, пересыльныя партіи и малыя штатныя части войскъ перевозятся, смотря по числу людей въ каждой изъ нихъ, въ *общихъ пассажирскихъ, смѣшанныхъ или войсковыхъ поѣздахъ*; штатныя же части войскъ, не менѣе баталіона пѣхоты, эскадрона или сотни кавалеріи, дивизіона артиллеріи, флотскихъ—экипажа и полуэкипажа, отправляются всегда *въ войсковыхъ поѣздахъ*, при чемъ увеличеніе скорости таковыхъ поѣздовъ, въ чрезвычайныхъ обстоятельствахъ, свыше 30 верстъ въ часъ, не считая остановокъ на станціяхъ, опредѣляется при всякой таковой перевозкѣ особымъ соглашеніемъ военнаго или морскаго начальствъ съ управленіями желѣзныхъ дорогъ, но съ тѣмъ однако, чтобы она не превышала наибольшей скорости движенія, опредѣленной для каждой дороги Министерствомъ Путей Сообщенія.

§ 43. При отправленіи войскъ въ *войсковыхъ поѣздахъ* употребляются вагоны и платформы со всѣми тѣми приспособленіями, которыя постановлено имѣть на каждой желѣзной дорогѣ, включая въ оныя подвижные мостки и ведра для конскихъ вагоновъ. Количество подвижнаго состава, приспособленнаго къ военнымъ перевозкамъ, которое должно находиться на каждой желѣзной дорогѣ въ мирное время, опредѣляется сообразно длинѣ и значенію дорогъ, по соглашенію Министровъ Военнаго и Путей Сообщенія.

§ 44. Назначеніе поѣздовъ для перевозки нештатныхъ командъ, пересыльныхъ партій и малыхъ штатныхъ частей войскъ, равно

какъ и опредѣленіе часа отправленія оныхъ, предоставляются непосредственному распоряженію управленій желѣзныхъ дорогъ, лишь бы только команды и партіи отправлены были въ тотъ день, который указанъ въ предложеніи, выданномъ на перевозку; при передвиженіи же штатныхъ частей войскъ въ войсковыхъ экстренныхъ поѣздахъ, дни и часы отправленія поѣздовъ назначаются по соглашенію названныхъ управленій съ военнымъ или морскимъ начальствомъ, съ непремѣннымъ при этомъ опредѣленіемъ скорости, установленной § 2 настоящаго Положенія, и съ такимъ расчетомъ, чтобы перевозка каждой изъ упомянутыхъ частей до мѣста назначенія совершена была къ сроку, требуемому военными, морскими или административными соображеніями, и при томъ безъ стѣсненій, для частнаго пассажирскаго и товарнаго движеній каждой дороги.

Примѣчаніе. Лица, принадлежащія управленію каждой дороги, къ которымъ войска должны обращаться съ своими требованіями, суть управляющій дорогою и начальники станцій.

§ 45. Команды квартиргеровъ, хлѣбопековъ, кашеваровъ и фуражировъ, высылаемыхъ впередъ при передвиженіи командъ и отрядовъ, отправляются въ поѣздахъ, назначаемыхъ по соглашенію военнаго или морскаго начальствъ съ управленіями желѣзныхъ дорогъ.

§ 46. При отправленіи командъ, не свыше 30 человѣкъ, воинскіе чины присылаются на станціи желѣзныхъ дорогъ, безъ особаго о томъ предувѣдомленія начальниковъ станцій, т. е. въ тотъ самый день, когда перевозка должна быть совершена; самая же отправка со станціи должна быть произведена непремѣнно въ теченіе сутокъ.

Въ случаяхъ же передвиженія командъ большей численности, военное или морское начальство должно предварять о всякой перевозкѣ начальниковъ тѣхъ станцій, на которыхъ должна быть произведена посадка, *заблаговременно*, а именно: при отправленіи командъ численностію отъ 30 до 250 человѣкъ — *за сутки*, отъ 250 до 600 человѣкъ—за *двое сутокъ*, а свыше 600 до 1000 человѣкъ не позже какъ за *трое сутокъ* до прибытія командъ на станцію для посадки.

Если же перевозкѣ будутъ подлежать полки, флотскіе экипажи, бригады или дивизіи, въ полномъ ихъ составѣ, то извѣщенія отъ военнаго начальства должны поступать по возможности заблаговременно и не позже какъ *за 6-ть сутокъ* до дня, назначеннаго

для отправленія, кромѣ случаевъ особенной важности, могущихъ встрѣтиться какъ въ мирное, такъ и военное время.

Независимо отъ извѣщенія начальниковъ станцій, должны быть также поставляемы въ извѣстность, заблаговременно, подлежащіе офицеры, завѣдующіе передвиженіями войскъ на желѣзныхъ дорогахъ,—но только о перевозкахъ такихъ командъ, которыя будутъ слѣдовать въ составѣ 500 человѣкъ и свыше или имѣть при себѣ обозъ и лошадей.

§ 47. Въ упомянутыхъ извѣщеніяхъ должны заключаться всѣ численныя данныя о составѣ отряда, съ его обозомъ, лошадьми и тяжестями, указаны пункты, между которыми предстоитъ перевозка отряда, и время ея окончанія, а также обозначено подъ чьею именно командою слѣдуетъ партія или отрядъ.

Сообщеніе же этихъ свѣдѣній начальникамъ станцій и офицерамъ, завѣдующимъ передвиженіями войскъ, возлагается: при отправленіи всякаго рода командъ и партій, на тѣхъ начальниковъ частей войскъ, распоряженіемъ которыхъ пересылаются команды и партіи, а при отправленіи отдѣльныхъ частей войскъ—на командировъ этихъ частей.

§ 48. На основаніи свѣдѣній о поставкѣ подлежащихъ перевозкѣ командъ и отрядовъ, управленіями желѣзныхъ дорогъ, совмѣстно съ офицерами, завѣдующими передвиженіями войскъ и съ начальниками отправляемыхъ командъ и эшелоновъ, составляются соображенія о перевозкѣ; за отсутствіемъ же упомянутыхъ офицеровъ, таковыя соображенія составляются управленіями желѣзныхъ дорогъ совмѣстно съ начальниками перевозимыхъ командъ, при чемъ, въ первомъ случаѣ, предположенія о перевозкѣ сообщаются офицерами, завѣдующими передвиженіями войскъ, начальству передвигаемыхъ командъ, для исполненія, заблаговременно.

§ 49. Опредѣленіе пунктовъ и продолжительности остановокъ въ нихъ войсковыхъ поѣздовъ, для снабженія людей горячею пищею, а равно для водопоя и проводки лошадей, дѣлается военнымъ и морскимъ начальствами также совмѣстно съ управленіями желѣзныхъ дорогъ.

§ 50. При передвиженіи командъ нештатнаго состава и пересыльныхъ партій по нѣсколькимъ желѣзнымъ дорогамъ, военное и морское начальства должны руководствоваться приложенными у сего маршрутами.

§ 51. Команды и партіи, отправляемыя въ числѣ не болѣе тридцати человѣкъ, должны являться на станціи желѣзныхъ до-

рогъ, для предъявленія документовъ на перевозку и для сдачи имѣющейся при нихъ клади, не позже какъ *за часъ* до отхода поѣзда; при отправленіи же командъ и отрядовъ, въ составѣ, превышающемъ означенное число людей, всѣ чины и тяжести должны быть на станціи желѣзной дороги непремѣнно ко времени, назначенному согласно 48 параграфу, въ соображеніи о перевозкѣ.—Команды, опоздавшія прибытіемъ на поѣздъ, къ перевозкѣ въ оном не принимаются, за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда управленія желѣзныхъ дорогъ не встрѣтятъ затрудненій въ отправкѣ оныхъ.

§ 52. Никакой отрядъ и никакая команда или партія, съ принадлежащими имъ тяжестями, не принимается къ перевозкѣ по желѣзной дорогѣ, съ платою *по военному тарифу*, иначе какъ по предъявленіи *предложеній*, выдаваемыхъ на этотъ предметъ, согласно главѣ IX сего положенія.

§ 53. Упомянутыя предложенія предъявляются на станціяхъ *отправленія* начальникамъ оныхъ, по прибытіи командъ и отрядовъ съ принадлежащими имъ тяжестями на желѣзную дорогу.

§ 54. Въ случаѣ прибытія на станцію отправленія командъ въ другомъ составѣ или не съ тѣмъ количествомъ лошадей, обоза и тяжестей, которыя показаны въ предложеніяхъ,—начальникъ перевозимой команды или эшелона дѣлаетъ на нихъ, за своею подписью, особыя о томъ отмѣтки, скрѣпляемыя подписью начальника станціи.

§ 55. Къ нагрузкѣ войсковыхъ тяжестей на вагоны и на платформы и посадкѣ людей перевозимыя войска приступаютъ не прежде, какъ по заявленіи о томъ начальства станціи желѣзной дороги.

§ 56. Для руководства при посадкѣ и высадкѣ войскъ, нагрузкѣ и выгрузкѣ обоза и тяжестей, а также при самомъ слѣдованіи перевозимыхъ командъ и отрядовъ, составлено особое наставленіе, обязательное и для Морскаго вѣдомства.

ОТДѢЛЕНІЕ ВТОРОЕ.

Размѣщеніе воинскихъ чиновъ командъ въ вагонахъ.

§ 57. Воинскіе чины, слѣдующіе въ составѣ командъ, равно какъ находящіяся при послѣднихъ лица не военнаго и не морскаго вѣдомствъ, размѣщаются по вагонамъ согласно изложенному въ § 26 сего Положенія, при чемъ, въ случаѣ отправленія командъ въ *общихъ очередныхъ* поѣздахъ, нижніе чины должны быть помѣщаемы *отдѣльно* отъ частныхъ пассажировъ и только за недо-

статочностію числа людей въ командѣ для занятія всѣхъ мѣстъ въ вагонѣ, свободныя мѣста предоставляются частнымъ лицамъ; для офицеровъ же, слѣдующихъ съ командами, должны быть отводимы, по возможности, особыя отдѣленія или вагоны, смотря по числу этихъ чиновъ, при чемъ незанятыми ими мѣстами управленія желѣзныхъ дорогъ могутъ располагать по своему усмотрѣнію.

§ 58. Въ тѣхъ случаяхъ, когда для перевозки войскъ въ *войсковыхъ* поѣздахъ потребуется большее число вагоновъ II и III классовъ, чѣмъ имѣется на дорогѣ, воинскіе чины могутъ быть размѣщаемы, по предварительному соглашенію о томъ съ военнымъ или морскимъ начальствами, въ крытыхъ товарныхъ вагонахъ, надлежащимъ образомъ очищенныхъ и вполнѣ приспособленныхъ, согласно § 43 сего Положенія.

§ 59. Если при командѣ и отрядѣ, отправляемыхъ въ *войсковыхъ* поѣздахъ, будетъ находиться такое ограниченное число офицеровъ, что въ вагонахъ I и II классовъ окажется много свободныхъ мѣстъ, то, во избѣжаніе напраснаго увеличенія поѣзда, штабъ и оберъ-офицеры, гардемарины и кондукторы морскаго вѣдомства могутъ быть помѣщаемы въ вагонахъ 1 класса, а нижніе чины, по выбору начальника перевозимаго отряда, въ вагоны II класса; но при подобномъ размѣщеніи чиновъ, плата за провозъ ихъ должна расчитываться какъ за отправленіе въ тѣхъ классахъ вагоновъ, которые опредѣлены § 26 сего Положенія. Въ томъ же случаѣ, если бы находящихся въ составѣ поѣзда вагоновъ II класса оказалось недостаточнымъ для помѣщенія всѣхъ штабъ и оберъ-офицеровъ, гардемариновъ и кондукторовъ морскаго вѣдомства, или если бы таковыхъ вагоновъ не было вовсе, означенные воинскіе чины могутъ быть перевозимы въ вагонахъ III класса, при чемъ плата за провозъ должна быть опредѣляема согласно военному тарифу по классамъ занимаемыхъ такимъ образомъ вагоновъ.

§ 60. Нижніе чины размѣщаются въ вагонахъ III класса или приспособленныхъ товарныхъ вагонахъ по расчету, за основанія котораго должны быть приняты: во 1-хъ, общая вмѣстимость каждаго вагона, опредѣляемая количествомъ находящихся въ немъ пассажирскихъ мѣстъ, а во 2-хъ, то соображеніе, чтобы на каждаго нижняго чина приходилось мѣсто слѣдующей ширины:

а) Для гвардейскихъ и гренадерскихъ войскъ, всѣхъ родовъ оружія, для саперныхъ баталіоновъ и гвардейскаго экипажа, а также для музыкантовъ, барабанщиковъ и горнистовъ всѣхъ вообще войскъ, слѣдующихъ въ полной походной аммуниціи или

въ зимней одеждѣ, равно и для рекрутъ, назначенныхъ въ гвардію и гренадеры, если они слѣдуютъ въ зимней одеждѣ 21 дюймъ

А если въ полной походной аммуниціи и въ зимней одеждѣ . . . . . 22 »

б) Если вышеозначенные роды войскъ и чины слѣдуютъ безъ походной аммуниціи и не имѣютъ на себѣ зимней одежды, то . . . . . 19 »

в) Для нижнихъ чиновъ всѣхъ прочихъ войскъ, къ какому бы они роду оружія ни принадлежали, и морскаго вѣдомства, при слѣдованіи ихъ въ полной походной аммуниціи или зимней одеждѣ. . . . . 19 »

А въ полной походной аммуниціи и зимней одеждѣ. 20 »

Безъ аммуниціи и зимней одежды. . . . . 18 »

§ 61. Больные и раненые воинскіе чины принимаются въ вагоны тѣхъ классовъ, на которые имѣютъ право по своему чину и званію, при чемъ нижніе чины, если въ составѣ поѣздовъ не будетъ находиться вагоновъ, приспособленныхъ къ перевозкѣ больныхъ и раненыхъ, должны быть помѣщаемы, по возможности, въ пассажирскіе вагоны III класса, а не въ товарные; въ самыхъ же вагонахъ они размѣщаются по указаніямъ врачей, въ сидячемъ или лежачемъ положеніи, соображаясь съ родомъ болѣзни и съ состояніемъ больнаго. Плата за занимаемыя ими мѣста производится по разсчету за все число мѣстъ, какое ими дѣйствительно занято согласно § 60, и потому въ предложеніяхъ должно быть отмѣчаемо это число.

Больные съ заразительными и душевными болѣзнями перевозятся только въ особыхъ вагонахъ или отдѣленіяхъ ихъ, съ платою за все количество мѣстъ, *находящихся въ каждомъ изъ занятыхъ для этой цѣли вагонѣ или отдѣленіи.*

ОТДѢЛЕНІЕ ТРЕТІЕ.

Перевозка повозокъ обоза, тяжестей и артиллеріи.

§ 62. Находящіяся при войскахъ обозъ и тяжести перевозятся *частію* въ поѣздахъ вмѣстѣ съ войсками, а *частію* въ *товарныхъ* поѣздахъ; при чемъ въ однихъ поѣздахъ съ войсками разрѣшается отправлять только тѣ тяжести и повозки, въ которыхъ войска могутъ встрѣтить надобность немедленно по прибытіи ихъ къ мѣстамъ назначенія; всѣ же остальныя повозки, а равно и войсковыя тяжести, слѣдуетъ отправлять въ очередныхъ товарныхъ

поѣздахъ, но не иначе какъ съ соблюденіемъ установленныхъ для перевозки товаровъ правилъ и съ тѣмъ, чтобы при означенныхъ предметахъ находилось самое ограниченное число воинскихъ чиновъ.

§ 63. Для войсковаго имущества, могущаго подвергнуться порчѣ отъ сырости или способнаго загораться отъ падающихъ изъ локомотивовъ искръ, назначаются *крытые* вагоны, а для повозокъ обоза и остальныхъ тяжестей *открытые вагоны* (платформы).

§ 64. Подробное опредѣленіе, какія именно повозки и тяжести должны отправляться вмѣстѣ съ войсками и какія могутъ быть отправлены отдѣльно, въ товарныхъ поѣздахъ, дѣлается при всякой перевозкѣ штатныхъ частей войскъ начальниками дивизій, а при слѣдованіи крупныхъ нештатныхъ командъ, какъ напримѣръ маршевыхъ баталіоновъ,—начальниками мѣстныхъ войскъ, на основаніи свѣдѣній, предварительно собираемыхъ: *первыми* отъ командировъ подлежащихъ перевозкѣ частей войскъ, а *вторыми* отъ губернскихъ воинскихъ начальниковъ. Отвѣтственность за допущеніе къ перевозкѣ вмѣстѣ съ войсками такихъ повозокъ съ лошадьми и тяжестей, въ которыхъ перевозимыя команды не могутъ встрѣтить особой надобности немедленно по прибытіи къ мѣсту назначенія, возлагается на начальниковъ дивизій и на начальниковъ мѣстныхъ войскъ.

Примѣчаніе. Въ морскомъ вѣдомствѣ, распредѣленіе командныхъ грузовъ и тяжестей, для отправленія ихъ по желѣзнымъ дорогамъ при всякаго рода командахъ, и отвѣтственность за таковое распредѣленіе возлагаются на Начальниковъ Штабовъ и Управленій портовъ.

§ 65. Повозки и тяжести, помѣщаемыя на открытыхъ платформахъ, покрываются на время перевозки надежными брезентами, доставляемыми управленіями желѣзныхъ дорогъ; вагоны же, нагруженные войсковымъ имуществомъ, припечатываются казенною печатью или печатью начальника перевозимой команды.

§ 66. Нагрузка и выгрузка повозокъ обоза и тяжестей, а также артиллеріи, производится нижними чинами, подъ руководствомъ офицеровъ, завѣдующихъ передвиженіями войскъ или офицеровъ, наблюдающихъ на станціяхъ за отправленіемъ воинскихъ чиновъ, и тѣхъ лицъ, принадлежащихъ къ мѣстному управленію желѣзныхъ дорогъ, на обязанности которыхъ лежитъ пріемъ и отправка грузовъ, по правиламъ, изложеннымъ въ особо изданномъ для войскъ *наставленіи* о порядкѣ перевозки ихъ названными дорогами. При чемъ, свободныя пространства, остающіяся на плат-

формахъ, нагруженныхъ повозками и орудіями, должны быть непремѣнно замѣщаемы казенною кладью или собственными солдатскими и матросскими вещами, подлежащими перевозкѣ на счетъ казны.

Общій вѣсъ тяжестей, нагружаемыхъ въ вагонъ или на платформу, не долженъ превосходить предѣльнаго груза, подымаемаго вагономъ или платформою, а самые предметы должны быть размѣщаемы такъ, чтобы ни одна изъ частей ихъ не выходила за предѣлы утвержденнаго очертанія подвижнаго состава.

Примѣчаніе. На платформы, нагруженныя повозками, вмѣщающими въ себѣ порохъ и боевые запасы, могущіе подвергнуться взрыву,— упомянутая кладь и вещи ни въ какомъ случаѣ не должны быть укладываемы подъ повозки.

ОТДѢЛЕНІЕ ЧЕТВЕРТОЕ.

Перевозка лошадей.

§ 67. Перевозимыя при командѣ лошади помѣщаются въ особо назначаемые конскіе вагоны или въ крытые товарные вагоны, приспособленные къ перевозкѣ лошадей согласно § 43 сего Положенія. Въ вагоны эти складываются сбруя и запасъ фуража, необходимый на время слѣдованія по желѣзной дорогѣ, но не болѣе какъ на двое сутокъ. При лошадяхъ должны находиться проводники, по одному на каждыя двѣ или три лошади. За перевозку проводниковъ при лошадяхъ производится плата, какъ за перевозку нижнихъ чиновъ въ пассажирскихъ и товарныхъ вагонахъ. Въ нѣкоторыхъ изъ означенныхъ вагоновъ должны быть сдѣланы разгороженныя стойла для такихъ лошадей, которыя безпокойны во время переѣзда.

§ 68. Управленіе дороги не отвѣтствуетъ за несчастные случаи съ лошадьми во время переѣзда, но обязано освѣщать конскіе вагоны, дабы лошади могли быть безопасно вводимы въ вагоны и выводимы изъ нихъ.

§ 69. Лошади, устанавливаемыя въ вагонахъ, должны быть размѣщены такъ, чтобы на каждую изъ нихъ приходилось пространства въ ширину:

Для осѣдланныхъ лошадей тяжелой кавалеріи . . .	2 ф. 8 д.
Для неосѣдланныхъ	2 » 4 »
Для лошадей осѣдланныхъ: легкой кавалеріи, пѣшей, конной и казачьей артиллеріи и для верховыхъ офицерскихъ лошадей въ пѣхотѣ	2 » 6 »

Для неосѣдланныхъ лошадей тѣхъ же родовъ войскъ 2 ф. 2 д.
Для осѣдланныхъ казачьихъ лошадей . . . . . 2 » 4 »
Для неосѣдланныхъ казачьихъ лошадей отъ 1 ф. 8 д. до . . . . . 1 » 10 »
Для упряжныхъ лошадей отъ 1 ф. 10 д. до . . . 2 » 2 »
Въ длину лошади занимаютъ отъ 7½ до 8 ф.

Лошадей слѣдуетъ устанавливать *вдоль* вагоновъ; поперечная же установка допускается только въ такихъ вагонахъ, въ которыхъ, вслѣдствіе ихъ размѣровъ, продольная установка лошадей невозможна или неудобна.

§ 70. Больныя лошади, перевозимыя съ войсками, помѣщаются такъ просторно, какъ то будетъ признано необходимымъ ветеринарнымъ врачемъ, при чемъ плата за больныхъ лошадей производится Военнымъ или Морскимъ Министерствами по числу дѣйствительно занятыхъ больными лошадьми мѣстъ, указаннаго въ § 69 размѣра,—о чемъ и должно отмѣчаться въ *предложеніяхъ* на перевозки, согласно особой для сего формѣ.

§ 71. Лошади съ заразительными болѣзнями къ перевозкѣ не допускаются; въ томъ же случаѣ, если бы зараза замѣчена была во время переѣзда, заболѣвшія лошади должны быть при первой остановкѣ поѣзда оставляемы при одномъ или двухъ надежныхъ рядовыхъ или матросахъ, которые сдаютъ ихъ мѣстной полиціи, для соотвѣтствующихъ и установленныхъ закономъ распоряженій.

§ 72. Подстилочная солома для лошадей, перевозимыхъ съ войсками, должна быть заготовляема распоряженіемъ военнаго или морскаго начальствъ, по принадлежности.

ГЛАВА V.

Перевозка пороха и боевыхъ припасовъ.

§ 73. Къ боевымъ припасамъ, подлежащимъ перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ, принадлежатъ: порохъ, патроны, артиллерійскіе заряды, снаряды разнаго наименованія, ракеты и другіе предметы военно-лабораторнаго производства.

§ 74. Боевые припасы, равно какъ и порохъ въ боченкахъ перевозятся или *вмѣстѣ* съ воинскими командами, въ количествѣ, положенномъ для каждой изъ таковыхъ командъ, или же *особо* отъ нихъ, отдѣльными транспортами.

§ 75. При перевозкѣ боевыхъ припасовъ вмѣстѣ съ командами, патроны укладываются въ сумы, лядунки или патронные ящики;

артиллерійскіе заряды—въ зарядные ящики, орудійные передки или парковыя повозки, обшитыя сверху войлокомъ; порохъ не въ патронахъ и не въ зарядахъ помѣщается въ боченкахъ или ящикахъ, а предметы лабораторнаго производства упаковываются въ прочные деревянные ящики. Военное и морское вѣдомства уплачиваютъ управленію желѣзной дороги за поврежденія, могущія произойти въ подвижномъ составѣ отъ перевозки въ ономъ пороха и боевыхъ припасовъ, если по разслѣдованію окажется, что поврежденія эти произошли по винѣ войскъ.

§ 76. Порохъ не въ патронахъ и зарядахъ, отправляемый вмѣстѣ съ войсками, въ количествѣ, не превышающихъ *десяти* пудовъ, перевозится, наравнѣ съ другими войсковыми тяжестями, въ обыкновенныхъ товарныхъ *вагонахъ*, но неиначе какъ по тщательной его упаковкѣ, распоряженіемъ военнаго или морскаго начальствъ, въ благонадежныя и вполнѣ безопасныя отъ взрыва вмѣстилища. Большее же количество пороха, не свыше однако же 60 пудовъ для полка и 9-ти фунтовой батареи и 30 пуд. для 4-хъ фунтовой, должно быть помѣщаемо для одновременной перевозки съ войсками непремѣнно *въ спеціально-приспособленные* для этой цѣли вагоны. Причемъ въ обоихъ случаяхъ должны быть употребляемы вагоны, не имѣющіе тормозовъ.

§ 77. Порохъ и боевые припасы, отправляемые отдѣльно отъ войскъ, т. е. въ видѣ запасовъ, и притомъ въ количествѣ свыше опредѣленнаго въ предъидущемъ § пудовъ, ни въ какомъ случаѣ не должны перевозиться *съ пассажирскими, товаро-пассажирскими и войсковыми поѣздами*, въ которыхъ находится много людей; отправленіе такихъ запасовъ допускается только въ *товарныхъ* или *нарочно для нихъ составляемыхъ* поѣздахъ.

§ 78. Для перевозки пороха, въ количествѣ свыше опредѣленнаго въ § 76, употребляются товарные крытые вагоны, вполнѣ благонадежные и приспособленные распоряженіемъ обществъ желѣзныхъ дорогъ для помѣщенія въ нихъ легко воспламеняющихся предметовъ.

§ 79. Въ такихъ вагонахъ всѣ щели въ полу и крышѣ, наружной обшивкѣ стѣнъ и въ притворахъ дверей должны быть плотно и тщательно задѣланы, внутренность и полъ обиты прочнымъ войлокомъ, а всѣ наружные уступы желѣзомъ.

§ 80. При значительныхъ отправленіяхъ пороха и боевыхъ припасовъ, въ каждый вагонъ не слѣдуетъ нагружать болѣе *двухъ третей* того предѣльнаго груза, который можетъ помѣститься въ

вагонѣ, считая въ этомъ вѣсѣ и вѣсъ вмѣстилищъ; причемъ такихъ вагоновъ въ одномъ поѣздѣ не должно отправлять болѣе 15. Отступленіе отъ послѣдняго правила допускается только въ особыхъ исключительныхъ случаяхъ и не иначе, какъ по особому всякій разъ соглашенію военнаго или морскаго начальствъ съ управленіями желѣзныхъ дорогъ.

§ 81. Поѣзды, въ которыхъ будутъ находиться вагоны съ порохомъ и боевыми припасами, должны быть отличаемы отъ обыкновенныхъ товарныхъ или пассажирскихъ поѣздовъ особыми сигналами, однообразными для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ.

§ 82. Порохъ, отправляемый по желѣзнымъ дорогамъ, долженъ быть укупориваемъ попеченіемъ войскъ въ *тройную* упаковку, на точномъ основаніи инструкціи для перевозки пороха, а именно: насыпаемъ въ полотняные мѣшки и потомъ помѣщаемъ, съ соблюденіемъ всѣхъ правилъ упомянутой инструкціи, въ боченки или ящики, обшитые войлокомъ. Въ такіе же боченки или ящики должны быть укладываемы ракеты, лабораторные припасы, а также патроны и заряды, не помѣщаемые въ патронныхъ ящикахъ, въ передкахъ орудій, въ зарядныхъ ящикахъ и въ парковыхъ повозкахъ. Снаряженныя гранаты и бомбы, въ случаѣ перевозки ихъ по желѣзнымъ дорогамъ, должны быть помѣщаемы въ имѣющіяся для доставки ихъ обыкновенными путями артиллерійскія повозки или же въ нарочно устроиваемые прочные деревянные ящики и перекладываемы войлокомъ или другими мягкими и нелегко загорающимися тканями. Безъ соблюденія означенныхъ правилъ упаковки, боевые припасы по желѣзнымъ дорогамъ не перевозятся.

§ 83. Тюки и ящики, въ которые будутъ уложены порохъ и боевые припасы, не должны превышать объемомъ 12 куб. фут., а вѣсомъ 6 пуд. На каждомъ тюкѣ или ящикѣ должна быть сдѣлана надпись, обозначающая то учрежденіе или ту часть войскъ, распоряженіемъ коихъ производилась укладка и укупорка означенныхъ предметовъ, а равно и названіе этихъ предметовъ.

§ 84. Извѣщеніе о перевозкѣ пороха и боевыхъ запасовъ особымъ транспортомъ или въ значительномъ количествѣ должно быть дѣлаемо военнымъ или морскимъ начальствами управленіямъ желѣзныхъ дорогъ не позже какъ за *семь* дней до отправленія. Доставляться же эти предметы на станцію отправленія для нагрузки должны къ тому именно сроку, который будетъ назначенъ управленіемъ желѣзной дороги, по предварительному соглашенію о томъ съ военнымъ или морскимъ начальствами, а самая нагрузка дол-

жна производиться не иначе, какъ днемъ. Въ случаѣ, если бы пороховой транспортъ долженъ былъ отправиться по желѣзной дорогѣ съ ночнымъ поѣздомъ, то подлежащіе перевозкѣ боевые запасы должны быть доставлены на станцію съ такимъ расчетомъ во времени, чтобы нагрузка ихъ могла быть окончена непремѣнно засвѣтло.

§ 85. Если порохъ и боевые припасы, подлежащіе перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ разныхъ управленій или наименованій, должно будетъ перегружать въ пунктахъ соединенія дорогъ, то объ этомъ начальникъ транспорта сообщаетъ своевременно на станцію перегрузки, для сдѣланія со стороны начальства желѣзныхъ дорогъ всѣхъ соотвѣтствующихъ распоряженій.

§ 86. Нагрузка пороха и боевыхъ припасовъ въ вагоны и на платформы, согласно правиламъ, изложеннымъ въ инструкціи для перевозки пороха, должны производиться нижними чинами на такихъ мѣстахъ станцій желѣзныхъ дорогъ, которыя, по удаленію своему какъ отъ жилыхъ строеній, такъ и отъ проходящихъ мимо съ поѣздами или маневрирующихъ локомотивовъ, были бы на сколько возможно безопасны отъ огня.

§ 87. Веревки, необходимыя для укрѣпленія повозокъ съ боевыми припасами на платформахъ, заготовляются распоряженіемъ военнаго или морскаго начальствъ, отправляющаго эти припасы; брезенты же, для покрытія платформъ, равно какъ деревянныя подкладки подъ колеса повозокъ, а при перевозкѣ пороха въ вагонахъ доски и бруски, необходимые для устойчивости боченковъ и ящиковъ, доставляются управленіями желѣзныхъ дорогъ на ихъ счетъ.

§ 88. Самая перевозка пороха и боевыхъ припасовъ производится со всѣми возможными предосторожностями; локомотивы употребляются съ искро-удержательными приборами; вагоны съ означенными предметами ставятся въ хвостѣ поѣзда такимъ образомъ чтобы впереди ихъ было не менѣе *четырехъ* вагоновъ, не имѣющихъ никакихъ легко-воспламеняющихся веществъ; сзади пороховыхъ вагоновъ должно быть также прицѣплено не менѣе *трехъ* товарныхъ или багажныхъ вагоновъ. При остановкахъ поѣзда тормозятся только тѣ изъ грузовыхъ вагоновъ, которые находятся не ближе какъ черезъ одинъ вагонъ отъ вагоновъ, вмѣщающихъ въ себѣ порохъ и боевые припасы; причемъ безъ особенной надобности не слѣдуетъ тормозить вагоновъ, предшествующихъ пороховымъ. При встрѣчѣ поѣзда, заключающаго въ своемъ

составѣ пороховые вагоны, съ другими поѣздами, у встрѣчныхъ паровозовъ должно закрывать поддувалы. Наружный осмотръ пороховыхъ вагоновъ въ ночное время производить не иначе, какъ съ закрытыми сверху и вполнѣ исправными фонарями. Въ случаѣ отцѣпки или перестановки вагоновъ на станціяхъ, операція эта должна дѣлаться людьми или лошадьми, но не паровозомъ; если же перестановку вагоновъ придется производить паровозомъ, то перевозить ихъ слѣдуетъ со скоростью передвиженія людьми, а паровозъ прицѣплять такъ, чтобы между нимъ и вагонами съ порохомъ находилось не менѣе *четырехъ* вагоновъ, не имѣющихъ въ себѣ никакихъ легко-воспламеняющихся веществъ.

На всѣхъ станціяхъ должно быть строго соблюдаемо, чтобы выгребаемые изъ локомотивовъ зола и уголья, во время остановки поѣздовъ у станцій на главномъ пути, были непремѣнно заливаемы водою.

§ 89. Воинскіе чины конвойной и транспортной командъ помѣщаются въ пассажирскихъ или приспособленныхъ для помѣщенія людей товарныхъ вагонахъ, ближайшихъ къ вагонамъ, нагруженнымъ порохомъ. Изъ числа конвойныхъ, соотвѣтственно количеству пороховыхъ вагоновъ, назначаются часовые, которые, находясь въ тѣхъ же вагонахъ, гдѣ и кондукторы, сопровождающіе поѣздъ, наблюдаютъ за безопасностію слѣдованія пороховаго транспорта. Во время остановокъ на станціяхъ, охраненіе пороховыхъ вагоновъ лежитъ на отвѣтственности того же конвоя.

§ 90. Входить въ вагоны, нагруженные порохомъ, дозволяется только старшему изъ воинскихъ чиновъ, сопровождающихъ пороховой транспортъ, а также агентамъ желѣзныхъ дорогъ, но не иначе, какъ въ сопровожденіи старшаго изъ воинскихъ чиновъ, и то лишь въ такомъ случаѣ, когда по какимъ-либо признакамъ будетъ поводъ предполагать, что внутри означенныхъ вагоновъ произошло поврежденіе, и съ соблюденіемъ правилъ, установленныхъ на этотъ предметъ инструкціею для перевозки пороха.

§ 91. О времени прохода поѣздовъ съ порохомъ, управленія желѣзныхъ дорогъ должны заблаговременно извѣщать всѣ станціи, лежащія на пути слѣдованія такихъ поѣздовъ.

§ 92. Порохъ и боевые припасы, по доставкѣ ихъ желѣзною дорогою къ мѣсту назначенія *днемъ*, выгружаются изъ вагоновъ и нагружаются на повозки, *немедленно*, по заявленіи о томъ управленія дороги, нижними чинами, на точномъ основаніи инструкціи о перевозкѣ пороха и съ соблюденіемъ предосторожностей отъ

огня, указанныхъ въ § 86 сего Положенія, причемъ на выгрузку каждаго вагона должно быть употребляемо не болѣе *получаса* времени. Въ видахъ же безостановочности разгрузки транспорта и неотлагательнаго своза со станціи пороха и боевыхъ припасовъ, распоряженія о заготовленіи подводъ въ пунктахъ выгрузки должны быть дѣлаемы военнымъ начальствомъ заблаговременно. Въ тѣхъ случаяхъ, когда поѣзды, заключающіе въ себѣ вагоны съ порохомъ и боевыми припасами, будутъ приходить на станціи выгрузки *ночью*, или когда разгрузка такихъ поѣздовъ, начатая днемъ, не можетъ быть окончена засвѣтло, неразгруженные вагоны должны быть переводимы на отдаленные запасные пути и оставляемы тамъ до утра, подъ присмотромъ часовыхъ отъ конвоирующей транспортъ команды.

Приведенное правило соблюдается также при перегрузкѣ пороха и боевыхъ припасовъ изъ однихъ вагоновъ въ другіе въ пунктахъ соединенія желѣзныхъ дорогъ, причемъ вагоны съ порохомъ и названными припасами оставляются до перегрузки подъ присмотромъ часовыхъ отъ конвойной команды на той желѣзной дорогѣ, по которой они доставлены въ пунктъ, назначенный для перегрузки.

§ 93. Плата за перевозку пороха и боевыхъ припасовъ производится по тарифу, особо утвержденному для каждой желѣзной дороги Министромъ Путей Сообщенія, по предварительному соглашенію о томъ съ Военнымъ Министромъ и съ Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ.

§ 94. Воинскіе чины, сопровождающіе транспортъ съ порохомъ и боевыми припасами, пользуются правомъ перевозки по *военному тарифу*.

ГЛАВА VI.

Перевозка предметовъ заготовленія хозяйственныхъ управленій военнаго и морскаго министерствъ, съ сопровождающими ихъ воинскими чинами.

§ 95. Всѣ предметы заготовленія артиллерійскаго *), инженернаго, интендантскаго и медицинскаго вѣдомствъ, пересылаемые до сдачи ихъ въ войска по распоряженію мѣстъ и лицъ, подчиненныхъ Главнымъ: Артиллерійскому, Инженерному, Интендант-

*) Порохъ и боевые припасы перевозятся согласно V главѣ сего Положенія.

скому и Военно-Медицинскому Управленіямъ Военнаго Министерства, или по непосредственнымъ распоряженіямъ названныхъ управленій, а также всѣхъ хозяйственныхъ учрежденій и управленій Морскаго Министерства, перевозятся какъ запасы, на общихъ, для частныхъ грузовъ, основаніяхъ за полную по тарифу плату.

§ 96. Для сопровожденія по желѣзнымъ дорогамъ означенныхъ въ предъидущемъ § запасовъ долженъ быть наряжаемъ особый конвой, чины котораго перевозятся *по военному* тарифу.

§ 97. Уплата денегъ за перевозки желѣзными дорогами запасовъ хозяйственныхъ управленій Военнаго и Морскаго Министерствъ, а равно и конвойныхъ нижнихъ чиновъ, должна производиться изъ суммъ, ассигнуемыхъ упомянутымъ управленіямъ на перевозки такихъ запасовъ.

§ 98. За запасы, подлежащіе перевозкѣ по *общему* тарифу, причитающіяся, по расчету, суммы должны быть вносимы непремѣнно при самомъ отправленіи запасовъ; при самомъ же отправленіи должна производиться уплата денегъ и за перевозку воинскихъ чиновъ, какъ слѣдующихъ вмѣстѣ съ запасами, такъ и возвращающихся, по сдачѣ ихъ, къ мѣстамъ своего служенія.

ГЛАВА VII.

Продовольствіе нижнихъ чиновъ во время слѣдованія по желѣзнымъ дорогамъ.

ОТДѢЛЕНІЕ ПЕРВОЕ.

Продовольствіе отдѣльно слѣдующихъ нижнихъ чиновъ.

§ 99. Нижніе чины, пересылаемые отдѣльно, продовольствуются во время переѣздовъ по желѣзнымъ дорогамъ, продолжающихся свыше 8 часовъ, на счетъ *кормовыхъ* денегъ, отпускаемыхъ изъ опредѣленныхъ законами источниковъ, въ размѣрѣ 16 коп. въ сутки на человѣка, принимая всякую часть сутокъ слѣдованія по желѣзной дорогѣ за полныя сутки; при отправленіи же названныхъ чиновъ на короткія разстоянія, когда переѣздъ можетъ быть совершонъ въ 8 часовъ времени и менѣе, упомянутыя кормовыя деньги не отпускаются, и люди снабжаются пищею въ пунктахъ ихъ квартированія на общемъ основаніи—или передъ отправленіемъ на желѣзную дорогу, или по прибытіи къ мѣсту назначенія, смотря по времени отхода и прихода тѣхъ поѣздовъ, въ которыхъ они будутъ перевозиться.

§ 100. Основаніемъ для разсчета кормовыхъ денегъ, подлежащихъ отпуску на переѣздъ по каждой дорогѣ, служитъ приложенный у сего маршрутъ слѣдованія пересыльныхъ чиновъ и всѣ маршруты, которые будутъ объявляемы въ дополненіе къ нему при циркулярахъ Главнаго Штаба, а по Морскому вѣдомству— при циркулярахъ Инспекторскаго Департамента Морскаго Министерства.

§ 101. За то число сутокъ, на которое выдаются нижнимъ чинамъ кормовыя деньги, согласно вышеизложенному, провіантъ и приварочныя деньги не отпускаются.

§ 102. Выдача кормовыхъ денегъ и истребованіе ихъ изъ подлежащаго источника возлагаются на то военное начальство, по распоряженію котораго будетъ производиться пересылка нижнихъ чиновъ.

§ 103. На отпускаемыя кормовыя деньги нижніе чины пріобрѣтаютъ съѣстные припасы сами.

ОТДѢЛЕНІЕ ВТОРОЕ.

Продовольствіе командъ и отрядовъ.

§ 104. При перевозкахъ всякаго рода нештатныхъ командъ и пересыльныхъ партій, въ томъ числѣ и рекрутскихъ, люди продовольствуются во время переѣздовъ по желѣзнымъ дорогамъ, продолжающихся свыше 8 часовъ времени, на счетъ кормовыхъ денегъ, отпускаемыхъ и требуемыхъ согласно изложенному въ предъидущемъ отдѣленіи; въ тѣхъ же случаяхъ, когда переѣздъ по желѣзной дорогѣ можетъ быть совершонъ въ 8 часовъ времени и менѣе, команды и партіи снабжаются, взамѣнъ упомянутыхъ кормовыхъ, пищею, на общемъ для сего основаніи, или передъ отправленіемъ на желѣзную дорогу, или по прибытіи къ мѣсту назначенія, соображаясь съ росписаніемъ движенія тѣхъ поѣздовъ, въ которыхъ они будутъ перевозиться.

§ 105. Во время дневокъ, назначаемыхъ въ пунктахъ соединенія желѣзныхъ дорогъ, согласно особому для сего маршруту и маршрутамъ, объявляемымъ при циркулярахъ Главнаго Штаба и Инспекторскаго Департамента Морскаго Министерства, въ дополненіе къ нему, нижнимъ чинамъ нештатныхъ командъ и пересыльныхъ партій отпускаются кормовыя деньги по табели о кормовомъ довольствіи, приложенной къ ст. 982 части IV книги III Свода Военныхъ Постановленій (изд. 1859 г.).

§ 106. Команды и части войскъ штатнаго состава, какъ при слѣдованіи по желѣзнымъ дорогамъ, такъ и во время дневокъ, продовольствуются на счетъ съѣстныхъ суммъ.

Примѣчаніе. Небольшія штатныя части войскъ, а въ Морскомъ вѣдомствѣ судовыя и другія команды, не имѣющія особыхъ съѣстныхъ суммъ, отправляемыя, согласно § 42 сего Положенія, въ очередныхъ пассажирскихъ и смѣшанныхъ поѣздахъ, продовольствуются подобно нештатнымъ командамъ, на основаніи § 104.

§ 107. На отпускаемыя кормовыя деньги, нижніе чины командъ и пересыльныхъ партій, равно какъ и рекруты, снабжаются горячею пищею по распоряженію военнаго или морскаго начальствъ, или пріобрѣтаютъ съѣстные припасы сами, смотря потому, въ какихъ поѣздахъ они будутъ отправляться, а именно: при слѣдованіи въ *войсковыхъ* поѣздахъ, люди снабжаются горячею пищею согласно нижеизложеннымъ правиламъ; при перевозкѣ въ очередныхъ *пассажирскихъ* поѣздахъ они пріобрѣтаютъ съѣстные припасы сами, для чего кормовыя деньги выдаются имъ на руки; при отправленіи же въ *смѣшанныхъ* поѣздахъ продовольствуются однимъ изъ этихъ двухъ способовъ, смотря по возможности и по удобству.

§ 108. Въ случаѣ отправленія командъ и партій въ *пассажирскихъ* поѣздахъ, или въ такихъ смѣшанныхъ поѣздахъ, движеніе которыхъ, согласно росписанію, не допускаетъ снабженія людей горячею пищею на основаніи послѣдующихъ §§ сего Положенія, таковое производится по соглашенію офицеровъ, завѣдующихъ передвиженіями войскъ, съ управленіями желѣзныхъ дорогъ.

§ 109. При отправленіи всякаго рода командъ штатнаго и нештатнаго составовъ, равно какъ и рекрутскихъ партій, *въ войсковыхъ* или въ такихъ *смѣшанныхъ* поѣздахъ, движеніе которыхъ не затрудняетъ распоряженій по заготовленію горячей пищи, нижніе чины и рекруты снабжаются ею не менѣе одного раза въ сутки, причемъ если на переѣздъ команды необходимо не болѣе 8 часовъ времени, то таковое снабженіе производится на счетъ путевыхъ кормовыхъ денегъ, или передъ отправленіемъ людей на дорогу, или по прибытіи къ мѣсту назначенія, смотря по времени, назначенному для движенія поѣздовъ; если на слѣдованіе команды потребуется свыше 8 часовъ, но не болѣе *сутокъ*, то нижніе чины пользуются горячею пищею или во время переѣзда, или въ пунктахъ отправленія и назначенія, согласно вышеизложенному, смотря по удобству; если же на переѣздъ по желѣзной дорогѣ потребуется

болѣе однихъ сутокъ, то нижніе чины получаютъ горячую пищу: въ первыя сутки—въ пунктѣ отправленія, а въ послѣдующія—во время самаго переѣзда, за исключеніемъ того случая, когда поѣзды съ командами прибываютъ въ пункты назначенія послѣднихъ ранѣе положеннаго для нижнихъ чиновъ обѣденнаго часа.

§ 110. При такихъ передвиженіяхъ, которыя будутъ совершаемы на значительныя разстоянія, посредствомъ нѣсколькихъ желѣзныхъ дорогъ, войска, во всѣхъ безъ исключенія случаяхъ, должны получать горячую пищу и во время дневокъ, кои военное или морское начальства обязаны назначать согласно особому для сего и объявляемымъ по войскамъ маршрутамъ слѣдованія по желѣзнымъ дорогамъ, при чемъ приведенное правило должно быть соблюдаемо независимо отъ того, въ *войсковыхъ*, *смѣшанныхъ* или *пассажирскихъ* поѣздахъ будутъ отправляться команды.

§ 111. Для учрежденія варокъ командамъ, отправляющимся въ войсковыхъ поѣздахъ, должно быть опредѣлено по линіямъ желѣзныхъ дорогъ необходимое число пунктовъ. Выборъ и назначеніе пунктовъ предоставляется усмотрѣнію окружныхъ штабовъ по взаимному ихъ соглашенію и по соглашенію съ управленіями желѣзныхъ дорогъ чрезъ офицеровъ, завѣдующихъ передвиженіями войскъ; причемъ, въ облегченіе какъ приготовленія, такъ и раздачи пищи, выбираются для сего преимущественно города, гдѣ имѣются станціи съ отдѣльными залами для пассажировъ III класса. Для командъ же, перевозимыхъ въ смѣшанныхъ поѣздахъ, пункты для снабженія людей горячею пищею избираются независимо отъ изложеннаго и сообразно росписанію движенія такихъ поѣздовъ, по соглашенію между управленіями желѣзныхъ дорогъ и офицерами, завѣдующими передвиженіями войскъ.

§ 112. Приготовленіе командамъ *нештатнаго состава* пищи, снабженіе ихъ кухонною посудою и столовыми принадлежностями въ пунктахъ варокъ и во время дневокъ возлагается на обязанность частей мѣстныхъ войскъ, расположенныхъ по линіямъ желѣзныхъ дорогъ, для чего начальство означенныхъ частей должно быть своевременно поставляемо въ извѣстность о часѣ, назначенномъ для обѣда или ужина, о численности перевозимой команды и о родѣ потребной для нея пищи. Всѣ таковыя свѣдѣнія сообщаются письменно, а въ экстренныхъ случаяхъ и по телеграфу, тѣми воинскими и морскихъ командъ начальниками, по распоряженію которыхъ будутъ отправляться нижніе чины желѣзными дорогами.

Для приготовленія горячей пищи *штатнымъ частямъ войскъ*, перевозимымъ по желѣзнымъ дорогамъ и слѣдующимъ въ нѣсколькихъ эшелонахъ, высылаются отъ этихъ частей, одновременно во всѣ пункты, избранные для варокъ, артельщики и кашевары, съ такимъ расчетомъ, чтобы въ каждомъ изъ этихъ пунктовъ высланные кашевары могли приготовлять пищу для всѣхъ эшелоновъ всякой отдѣльной части войскъ ко времени ихъ прибытія; при перевозкѣ же штатныхъ частей въ одномъ эшелонѣ и въ случаѣ необходимости снабдить горячею пищею людей во время переѣзда по желѣзной дорогѣ не одинъ, а два раза,—въ первомъ изъ пунктовъ, назначенномъ для варки, приготовляется пища высылаемыми впередъ кашеварами и артельщиками, а во второмъ—по распоряженію начальства мѣстныхъ войскъ, согласно сказанному о нештатныхъ командахъ.

Примѣчаніе 1-е. Стоимость приварка, изготовляемаго распоряженіемъ начальства мѣстныхъ войскъ, подлежитъ возврату изъ суммъ, указанныхъ въ §§ 104, 105 и 106 сего Положенія.

Примѣчаніе 2-е. Въ случаѣ, если какая-либо часть войскъ будетъ встрѣчать затрудненія въ снабженіи проходящихъ командъ кухонною посудою и столовыми принадлежностями, то объ отпускѣ на этотъ предметъ необходимыхъ суммъ, подлежащее начальство мѣстныхъ войскъ должно входить съ представленіемъ въ установленномъ порядкѣ, черезъ военно-окружные совѣты.

§ 113. Во время самаго переѣзда необходимо наблюдать, чтобы люди и лошади не имѣли недостатка въ водѣ для питья, объ изготовленіи которой въ достаточномъ количествѣ на станціяхъ отправители обязываются предувѣдомлять начальниковъ оныхъ.

ГЛАВА VIII.

Обязанности воинскихъ чиновъ при переѣздахъ по желѣзнымъ дорогамъ.

§ 114. Со времени прибытія на станцію и во все время переѣзда, всѣ воинскіе чины, безъ различія чиновъ и званій, подчиняются общимъ правиламъ, установленнымъ для частныхъ пассажировъ, и обязаны безусловно исполнять всѣ относящіяся до службы желѣзныхъ дорогъ требованія.

§ 115. Если кто-либо изъ воинскихъ чиновъ, во время переѣзда или на станціи, станетъ нарушать установленныя на желѣзныхъ дорогахъ правила для пассажировъ, то, для возстановленія порядка, начальники поѣздовъ и станцій обращаются къ офицеру,

завѣдующему передвиженіями войскъ, или къ старшему лицу перевозимой команды. Если воинскіе чины будутъ слѣдовать не въ составѣ команды, то начальники станцій принимаютъ тѣ же мѣры, какія имъ предоставлены въ подобныхъ случаяхъ относительно частныхъ пассажировъ.

§ 116. За всякое поврежденіе, сдѣланное воинскими чинами въ вагонахъ или на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, войска уплачиваютъ по дѣйствительной стоимости сдѣланнаго поврежденія, при чемъ всякая претензія со стороны желѣзныхъ дорогъ о понесенныхъ ими убыткахъ удовлетворяется или на мѣстѣ, по обоюдному соглашенію военнаго или морскаго начальствъ съ начальникомъ станціи, или по сношенію съ управленіемъ желѣзной дороги. Въ случаѣ, если соглашенія не послѣдуетъ, то каждая изъ сторонъ имѣетъ право на составленіе надлежащаго акта о дѣйствительности и размѣрѣ убытковъ.

§ 117. О каждомъ нарушеніи воинскими чинами установленнаго порядка и сдѣланныхъ по сему распоряженіяхъ, управленія желѣзныхъ дорогъ своевременно сообщаютъ офицерамъ, завѣдующимъ передвиженіями войскъ по этимъ дорогамъ.

ГЛАВА IX.

Правила составленія и выдачи документовъ на перевозку.

ОТДѢЛЕНІЕ ПЕРВОЕ.

Выдача документовъ на перевозку.

§ 118. Право выдачи: *предложеній*—на перевозку воинскихъ чиновъ и лицъ, поименованныхъ въ § 11 сего Положенія, а также членовъ семействъ отправляемыхъ согласно § 5 того же Положенія, и *свидѣтельствъ* на проѣздъ нижнихъ чиновъ, увольняемыхъ въ кратковременные отпуски и на провозъ ремонтныхъ лошадей предоставляется только тѣмъ изъ военно-служащихъ, которые пользуются по закону правами командировъ *отдѣльныхъ частей войскъ*, а также начальникамъ *отдѣльныхъ* учрежденій морскаго вѣдомства.

§ 119. Для воинскихъ чиновъ и лицъ, отправляющихся не въ составѣ командъ, а отдѣльно, каждое *предложеніе*, *предѣльный билетъ* или *свидѣтельство* служитъ для того только лица, на имя котораго выдано, на проѣздъ въ одинъ конецъ пути и *по одной только желѣзной дорогѣ*; по этому выдача поименованныхъ документовъ должна быть производима на слѣдующихъ основаніяхъ:

а) Если отправляемое лицо, уѣзжая на время, должно возвратиться по желѣзной дорогѣ къ мѣсту своего служенія, то ему слѣдуетъ выдать *два* подлежащіе документа на перевозку (*предложенія*, *предѣльныхъ билета* или *свидѣтельства* смотря по роду перевозки) для проѣзда въ оба конца пути, или снабдить его письменнымъ отзывомъ, по которому онъ могъ бы получить *предложеніе* или *свидѣтельство* отъ коменданта, губернскаго воинскаго начальника или начальника уѣздной команды для обратнаго слѣдованія.

Примѣчаніе 1-е. Въ морскомъ вѣдомствѣ, въ указанномъ случаѣ, билеты всегда выдаются въ оба конца пути, въ пунктахъ отправленія.

Примѣчаніе 2-е. Предѣльные билеты на проѣздъ въ оба конца пути выдаются всегда изъ той части войскъ, которой принадлежитъ отправляемое лицо.

б) Если переѣздъ долженъ быть совершонъ по двумъ, или болѣе, желѣзнымъ дорогамъ разныхъ управленій, или требуется отправить кого-либо изъ воинскихъ чиновъ не въ одно, а въ разныя мѣста, расположенныя по линіи желѣзной дороги, то подлежащее военное или морское начальства обязано выдать отправляющемуся столько *отдѣльныхъ* документовъ на перевозку, сколько онъ имѣетъ совершить поѣздокъ, или выдать письменный отзывъ, по предъявленіи котораго, указанному въ предъидущемъ пунктѣ мѣстному военному начальству, отправляемый снабжается названными документами.

Примѣчаніе. Въ морскомъ вѣдомствѣ выдаются всегда *документы* на перевозку, а не *отзывы* о снабженіи ими отправляемыхъ чиновъ.

в) При отправленіи прислуги, тяжестей, экипажей и лошадей, отдѣльно отъ тѣхъ лицъ, которымъ они принадлежатъ, т. е. въ разныхъ поѣздахъ, должны быть выдаваемы *особыя* предложенія для прислуги и поименованныхъ предметовъ, и *особыя* для владѣльцевъ послѣднихъ, съ соблюденіемъ правила, изложеннаго въ предъидущемъ пунктѣ относительно числа *предложеній* въ случаѣ перевозки по нѣсколькимъ желѣзнымъ дорогамъ.

§ 120. При выдачѣ *предложеній* на перевозку командъ, военное и морское начальства должны руководствоваться слѣдующими правилами:

а) На каждую команду, какъ штатнаго, такъ и нештатнаго составовъ, отправляемую по желѣзной дорогѣ, выдаются отдѣльныя *предложенія*; при отправленіи же штатной части войскъ въ нѣсколькихъ эшелонахъ упомянутыя предложенія выдаются для каждаго эшелона.

Примѣчаніе. Эшелонъ составляютъ воинскіе чины и тяжести, отправляемые въ одномъ поѣздѣ.

б) Если отправляемой командѣ придется совершить переѣздъ по нѣсколькимъ желѣзнымъ дорогамъ, то ей должно быть выдано столько отдѣльныхъ *предложеній*, по скольким желѣзнымъ дорогамъ предстоитъ слѣдованіе.

в) При пересылкѣ, посредствомъ мѣстныхъ войскъ, командъ, не имѣющихъ штатнаго устройства, губернскіе воинскіе начальники и начальники уѣздныхъ командъ должны выдавать: *отдѣльныя предложенія* для чиновъ, слѣдующихъ этапнымъ порядкомъ, и *отдѣльныя* для рекрутъ съ сопровождающими ихъ воинскими чинами.

Примѣчаніе. Для нижнихъ чиновъ морскаго вѣдомства выдаются также *отдѣльныя предложенія* на бланкахъ Военнаго Министерства, съ отмѣткою, что расходъ долженъ быть отнесенъ на смѣту Морскаго Министерства.

г) При перемѣщеніи обоза, лошадей и тяжестей, принадлежащихъ командамъ, отдѣльно отъ сихъ послѣднихъ, подъ надзоромъ назначенныхъ для того въ качествѣ конвоя воинскихъ чиновъ, на перевозку поименованныхъ чиновъ и предметовъ выдаются *предложенія* какъ для особаго эшелона, согласно изложенному въ пунктѣ *а* сего §.

Примѣчаніе. При выдачѣ предложеній, согласно тремъ послѣднимъ пунктамъ, относительно числа этихъ документовъ, при перевозкѣ по нѣсколькимъ желѣзнымъ дорогамъ, должно быть соблюдаемо правило, изложенное въ пунктѣ *б* сего §.

§ 121. На перевозку членовъ семействъ, съ прислугою и тяжестями, не имѣющихъ по закону права на путевое довольствіе и допускаемыхъ къ перевозкѣ на счетъ казны, согласно § 5 сего Положенія, по особому Высочайшему разрѣшенію, должны быть выдаваемы съ соблюденіемъ правила о числѣ документовъ на перевозку (указаннаго въ пунктѣ *б* § 120) особыя *предложенія* выдаваемыя на переѣздъ отъ тѣхъ лицъ, которымъ семейства принадлежатъ, независимо отъ того, будутъ ли жены и дѣти слѣдовать въ однихъ поѣздахъ съ мужьями и отцами или въ разныхъ. При одновременномъ же отправленіи нѣсколькихъ семействъ въ одномъ поѣздѣ, на перевозку ихъ надлежитъ выдавать одно общее для всѣхъ ихъ *предложеніе*.

ОТДѢЛЕНІЕ ВТОРОЕ.

О бланкахъ для документовъ на перевозку.

§ 122 *Предложенія, подъемные билеты и свидѣтельства* составляются на печатныхъ бланкахъ особой формы, установляемой и измѣняемой по указаніямъ опыта, по соглашенію Военнаго Мини-

стра и Управляющаго Морскимъ Министерствомъ съ Министромъ Путей Сообщенія.

§ 123. Бланки для *предложеній*, *предъльныхъ билетовъ* и *свидѣтельствъ* на перевозку ремонтныхъ лошадей изготовляются распоряженіемъ Главнаго Штаба, на счетъ суммъ, ассигнуемыхъ по его смѣтѣ для покрытія расходовъ по перевозкамъ войскъ желѣзными дорогами и водою; бланки же для *свидѣтельствъ* на отправленіе нижнихъ чиновъ, увольняемыхъ въ кратковременный отпускъ заготовляются распоряженіемъ и на счетъ окружныхъ штабовъ.

§ 124. Изготовляемые Главнымъ Штабомъ печатные бланки разсылаются только тѣмъ изъ упомянутыхъ въ § 118 сего Положенія воинскихъ начальниковъ, которые находятся въ пунктахъ, лежащихъ или на самыхъ линіяхъ желѣзныхъ дорогъ или по близости оныхъ; въ случаѣ же отправленія по желѣзнымъ дорогамъ воинскихъ чиновъ и тяжестей распоряженіемъ тѣхъ воинскихъ начальниковъ, кои расположены на значительномъ разстояніи отъ желѣзныхъ дорогъ, а также при необходимости перевозки служащихъ при тѣхъ учрежденіяхъ Военнаго Министерства или въ тѣхъ частяхъ войскъ, начальникамъ которыхъ не предоставлено права выдачи документовъ на перевозку, лица, упомянутыя въ § 118 сего Положенія, равно какъ и начальство названныхъ учрежденій и частей войскъ обращаются о выдачѣ установленныхъ печатныхъ бланковъ особыми отзывами къ комендантамъ и къ губернскимъ воинскимъ начальникамъ уѣздныхъ командъ, находящимся въ тѣхъ пунктахъ, отъ которыхъ будетъ предстоять перевозка желѣзною дорогою.

Примѣчаніе 1. Бланки для предложеній на перевозку семействъ по особому Высочайшему разрѣшенію высылаются Главнымъ Штабомъ и Канцеляріею Морскаго Министерства въ подлежащіе окружные штабы и порты для всякой такой перевозки особо, одновременно съ сообщеніемъ самаго Высочайшаго разрѣшенія.

Примѣчаніе 2. Въ Морскомъ вѣдомствѣ бланки изготовляются распоряженіемъ Канцеляріи Морскаго Министерства и высылаются въ штабы Главныхъ Командировъ и Управленія Командировъ портовъ. Въ пунктахъ, гдѣ не имѣется морскаго начальства, *предложенія* и *свидѣтельства* выдаются подлежащими воинскими начальниками, на бланкахъ Военнаго Министерства, съ отмѣткою, что расходъ долженъ быть отнесенъ на смѣту Морскаго Министерства.

§ 125. При расположеніи войскъ на пространныхъ квартирахъ, баталіонные, ротные, дивизіонные, эскадронные, сотенные и батарейные командиры снабжаются изъ своихъ полковыхъ и бригадныхъ штабовъ примѣрнымъ количествомъ установленныхъ *предложеній*

и *предѣльныхъ билетовъ* за подписью командировъ полковъ и артиллерійскихъ бригадъ. Бланки эти расходуются названными лицами по ближайшему ихъ усмотрѣнію, но одновременно съ каждою перевозкою они обязаны представлять полковому и бригадному командирамъ копіи съ выданныхъ ими документовъ на перевозку.

§ 126. Въ случаѣ израсходованія высланныхъ бланковъ, воинскіе начальники должны своевременно обращаться съ требованіями таковыхъ въ Главный Штабъ.

ОТДѢЛЕНІЕ ТРЕТІЕ.

Составленіе документовъ на перевозку.

§ 127. Документы на перевозки составляются по установленнымъ для сего формамъ на особыхъ печатныхъ бланкахъ *).

§ 128. Въ *предложеніяхъ*, *предѣльныхъ билетахъ* и *свидѣтельствахъ*, выдаваемыхъ на перевозку воинскихъ чиновъ и лицъ, слѣдующихъ отдѣльно, должно быть непремѣнно приписываемо, согласно установленнымъ для сего формамъ чинъ или званіе и фамилія отправляющагося, названіе части войскъ, къ которой онъ принадлежитъ; причина перевозки, обстоятельно изложенная; количество предметовъ изъ числа допускаемыхъ къ отправленію согласно II главѣ сего Положенія, на счетъ казны, и клади, выраженной въ пудахъ, съ обозначеніемъ подлежащей безплатной перевозкѣ (по 1 пуду на человѣка) и съ платою по военному тарифу; станціи *отправленія* и *назначенія*; годъ, число и мѣсяцъ отправки, а также родъ поѣзда, въ которомъ лицо, показанное въ *предложеніи*, должно быть перевезено. Въ *предложеніяхъ* же, выдаваемыхъ на перевозку командъ, должно быть обозначаемо: полкъ и артеллерійская бригада, флотскій экипажъ, отдѣльные: баталіонъ, эскадронъ, батарея, полуэкипажъ, флотская рота или команда, къ которымъ отправляемые чины и лица принадлежатъ; причина перевозки; численный составъ отряда или пересылаемой команды, съ отдѣльнымъ указаніемъ числа: а) генераловъ и адмираловъ; б) штабъ и оберъ-офицеровъ, гардемариновъ и кондукторовъ морскаго вѣдомства; в) классныхъ чиновниковъ (съ особымъ обозначеніемъ генеральскихъ, штабъ-офицерскихъ и оберъ-офицерскихъ чиновъ); г) духовенства; д) нижнихъ чиновъ и деньщиковъ или вольнонаемной прислуги; количество предметовъ и тяжестей, изъ числа допускаемыхъ согласно II главѣ сего Положенія

*) Означенныя формы приложены къ подлиннымъ экземплярамъ сего положенія.

къ перевозкѣ на счетъ казны, съ отдѣльнымъ обозначеніемъ въ пудахъ клади, подлежащей безплатной перевозкѣ и съ платою по военному тарифу; станціи *отправленія* и *назначенія*; годъ, число и мѣсяцъ отправки, а также родъ поѣзда, съ которымъ отправляемая команда должна быть перевезена.

Примѣчаніе. Лица, предметы и тяжести, не допускаемые къ перевозкѣ на счетъ казны, на основаніи сего Положенія, а равно кладь, отправляемая въ количествѣ свыше допускаемаго симъ Положеніемъ, не должны быть обозначаемы въ документахъ на перевозку.

§ 129. *Въ предложеніяхъ*, выдаваемыхъ на перевозку повозокъ лошадей и тяжестей, отдѣльно отъ тѣхъ лицъ и командъ, которымъ онѣ принадлежатъ, обозначается годъ, мѣсяцъ и число отправки; станціи *отправленія* и *назначенія*; родъ поѣзда, а также лицо или команда, какъ владѣльца поименованныхъ предметовъ, съ обстоятельнымъ обозначеніемъ причины перемѣщенія того или другой.

§ 130. *Въ предложеніяхъ* на перевозку семействъ по особому Высочайшему разрѣшенію должны быть обозначаемы свѣдѣнія, указанныя въ самой формѣ этого предложенія.

§ 131. Въ тѣхъ случаяхъ, когда документы на перевозку будутъ выдаваемы, согласно § 124 сего Положенія, по отзывамъ о томъ воинскихъ начальниковъ, не имѣющихъ въ своемъ распоряженіи установленныхъ печатныхъ бланковъ для упомянутыхъ документовъ, въ этихъ послѣднихъ должно быть обозначено, какъ показано въ установленныхъ для сего формахъ по чьему именно отзыву выданъ документъ на перевозку.

§ 132. *Предложенія, билеты и свидѣтельства* подписываются лицами, которымъ § 118 сего Положенія предоставлено право выдачи названныхъ документовъ, съ приложеніемъ казенной печати, при чемъ подписи должны быть четки и разборчивы.

§ 133. Исправленія и приписки въ поименованныхъ документахъ могутъ быть дѣлаемы только или воинскими начальниками, подписывающими ихъ, или начальниками перевозимыхъ командъ; но о всякомъ такомъ измѣненіи должно быть обозначаемо, согласно указанному въ особыхъ для сего формахъ, подписывающими документы, на лицевой сторонѣ, а начальниками перевозимыхъ командъ на оборотѣ документовъ, съ особымъ въ томъ письменномъ удостовѣреніемъ. Подчистки и подскобки на *предложеніяхъ, предѣльныхъ билетахъ и свидѣтельствахъ не* допускаются; испорченные же бланки не должны быть уничтожаемы и представляются, по принадлежности, при отчетѣ объ израсходованныхъ бланкахъ.

§ 134. При перевозкахъ воинскихъ чиновъ и тяжестей, принадлежащихъ командамъ и учрежденіямъ, начальники коихъ не имѣютъ въ своемъ распоряженіи установленныхъ печатныхъ бланковъ, *предложенія и свидѣтельства* на перевозку составляются и подписываются, съ приложеніемъ казеной печати, тѣми военными начальниками, къ которымъ отъ названныхъ командъ и учрежденій будутъ поступать требованія о выдачѣ таковыхъ бланковъ; поэтому, во всякомъ подобномъ требованіи должны быть точно указываемы всѣ тѣ свѣдѣнія, которыя, согласно установленнымъ для сего формамъ подлежатъ помѣщенію въ документахъ на перевозку, съ присовокупленіемъ особаго удостовѣренія въ неполученіи отправляемымъ по желѣзной дорогѣ лицомъ прогонныхъ денегъ.

ОТДѢЛЕНІЕ ЧЕТВЕРТОЕ.

Объ отвѣтственности за неправильныя выдачу и составленіе документовъ на перевозку.

§ 135. *Предложенія, предѣльные билеты и свидѣтельства*, выданные не на установленныхъ бланкахъ, не подписанныя подлежащимъ военнымъ или морскимъ начальствами и не имѣющія казенныхъ печатей, считаются *не дѣйствительными* и отправляемые по нимъ лица, предметы и тяжести *не принимаются для перевозки*.

Только въ экстренныхъ обстоятельствахъ, требующихъ неотлагательныхъ распоряженій по передвиженію командъ, перевозки ихъ могутъ быть совершаемы по письменнымъ отзывамъ военнаго и морскаго начальствъ къ начальникамъ станцій желѣзныхъ дорогъ и въ такомъ случаѣ на упомянутыхъ отзывахъ дѣлается подписывающими ихъ надпись «*экстренно.*» Такіе отзывы, по совершеніи требуемыхъ ими перевозокъ, принимаются къ оплатѣ наравнѣ съ установленными симъ Положеніемъ *предложеніями*.

§ 136. За всякое отступленіе отъ правилъ, установленныхъ симъ Положеніемъ, для составленія документовъ на перевозки, а также за несвоевременное представленіе отчетности въ израсходованіи бланковъ для этихъ документовъ, виновные въ томъ подвергаются отвѣтственности какъ за неправильное веденіе шнуровыхъ книгъ.

Въ тѣхъ же случаяхъ, когда составленіе документовъ на перевозки, несогласное съ настоящимъ Положеніемъ, будетъ сопряжено съ ущербомъ для казны, или когда *предложенія* и *свидѣтельства* будутъ выданы лицу, не имѣющему права на отправленіе по желѣзной дорогѣ за уменьшенную плату или вообще на счетъ казны,

виновные въ этомъ подвергаются: *въ первый разъ* — взысканію платы *по полному тарифу* за совершенную перевозку, а *въ послѣдующіе*—какъ за неправильное расходованіе казенныхъ суммъ.

Взыскиваемыя, такимъ образомъ, деньги передаются установленнымъ порядкомъ въ мѣстныя казначейства, для причисленія къ государственнымъ доходамъ, а выдаваемыя казначействами квитанціи въ пріемѣ суммъ представляются въ тѣ управленія, которыя, согласно § 141 сего Положенія, производятъ денежные разсчеты за перевозки.

ГЛАВА X.

Денежные расчеты за перевозки воинскихъ чиновъ и тяжестей.

§ 137. Управленіе каждой дороги обязано составить, сообразно своего Высочайше утвержденнаго устава, *расчетныя таблицы, по военному тарифу* для каждой станціи и для соединительныхъ вѣтвей.

§ 138. Въ таблицахъ этихъ должна быть расчитана плата за перевозки чиновъ *съ человѣка*, согласно классовъ вагона, — клади *съ пуда* и лошадей *со штуки*; причемъ, если, по свойству клади, вѣсъ ея, по нагрузкѣ вагона вполнѣ, не будетъ составлять болѣе $^1/_3$ части предѣльнаго груза вагона, то за нее назначается *двойная* плата по установленному *военному* тарифу.

§ 139. За перевозку орудій, передковъ, ящиковъ разнаго наименованія, инженерныхъ фуръ, кузницъ, и проч., а также всего казеннаго, артельнаго и офицерскаго обоза, плата расчитывается не по- штучно, *а по-вагонно*, полагая, что каждая платформа нагружена нормальнымъ вѣсомъ.

§ 140. Побочные расходы, установленные тарифами, кромѣ подноски, нагрузки и разгрузки, которыя, на основаніи § 66 сего Положенія, должны производиться нижними чинами, относятся на счетъ казны, и для покрытія ихъ взимается плата въ размѣрѣ, опредѣленномъ для частныхъ отправителей.

§ 141. Уплата денегъ за провозъ желѣзными дорогами воинскихъ чиновъ и тяжестей, отправляемыхъ по *предложеніямъ и предъльнымъ билетамъ* производится:

А. *По совершеніи перевозокъ:*

1) *Распоряженіемъ Главнаго Штаба, изъ суммъ, ассигнованныхъ по его смѣтѣ, за перевозки:* а) всѣхъ штатныхъ частей войскъ; б) нештатныхъ командъ; в) отдѣльно слѣдующихъ генераловъ, штабъ и оберъ-офицеровъ, классныхъ чиновниковъ военнаго вѣдомства и

состоящаго при войскахъ духовенства; г) всѣхъ нижнихъ чиновъ (за исключеніемъ увольняемыхъ въ кратковременные отпуски и назначаемыхъ для конвоированія рекрутскихъ партій, денежныхъ транспортовъ и разнаго рода грузовъ, пересылаемыхъ въ видѣ запасовъ); д) за перевозки всѣхъ лицъ не военнаго вѣдомства, прикомандированныхъ къ войскамъ и пересылаемыхъ по распоряженію военнаго начальства, для надобностей военной службы; е) за перевозки нижнихъ чиновъ командъ гражданскаго вѣдомства, увольняемыхъ въ отставку и безсрочный отпускъ, а также перечисляемыхъ въ неспособные II-й статьи и увольняемыхъ на родину для излеченія болѣзни; ж) за перевозку прислуги генераловъ, штабъ и оберъ-офицеровъ, классныхъ чиновниковъ военнаго вѣдомства, состоящаго при войскахъ духовенства и лицъ не военнаго вѣдомства, прикомандированныхъ къ войскамъ; з) за перевозки семействъ воинскихъ чиновъ, по особымъ Высочайшимъ разрѣшеніямъ, и и) за перевозки повозокъ, лошадей и тяжестей, принадлежащихъ поименованнымъ частямъ, командамъ, чинамъ, лицамъ и семействамъ, отправляемыхъ въ размѣрѣ и количествѣ установленныхъ симъ Положеніемъ.

2) *Распоряженіемъ Коммисаріатской части С.-Петербургскаго порта, изъ подлежащихъ суммъ Морскаго Министерства:* За перевозки командъ, чиновъ, лицъ и тяжестей Морскаго вѣдомства, отправляемыхъ на основаніи сего Положенія.

3) *Распоряженіемъ Департамента Государственнаго Казначейства, изъ подлежащихъ суммъ, назначаемыхъ по сю смѣту:*

За перевозки рекрутъ и сопровождающихъ ихъ воинскихъ и классныхъ чиновъ, а равно за перевозки такихъ же чиновъ, конвоирующихъ денежные транспорты.

4) *Распоряженіемъ подлежащихъ Главныхъ Управленій Военнаго Министерства, на счетъ ихъ суммъ:* За перевозки воспитанниковъ учебныхъ заведеній военно сухопутнаго вѣдомства, пересылаемыхъ согласно §§ 11 и 20 сего Положенія.

Б) *При самомъ отправленіи по желѣзной дорогѣ* *):

1) *Распоряженіемъ губернскихъ воинскихъ начальниковъ и начальниковъ уѣздныхъ командъ, изъ суммъ, требуемыхъ ими по принадлежности, изъ казенныхъ палатъ или интендантскихъ управленій:* за перевозки солдатскихъ и матросскихъ семействъ, имѣющихъ, по за-

*) Вѣдомства и лица, обязанныя производить уплаты, обозначаются на самыхъ документахъ, выдаваемыхъ на перевозку.

кону, право на путевое довольствіе на счетъ названныхъ палатъ или управленій, при чемъ кассиры станцій обязаны выдавать росписки въ пріемѣ денегъ чинамъ, сопровождающимъ семейства.

2) *Распоряженіемъ подлежащихъ хозяйственныхъ управленій Военнаго и Морскаго Министерствъ на счетъ ассигнуемыхъ имъ суммъ.* За перевозку разнаго рода грузовъ, пересылаемыхъ въ видѣ запасовъ, до сдачи ихъ въ войска, а равно за перевозку чиновъ, конвоирующихъ эти грузы и возвращающихся, по сдачѣ ихъ къ мѣстамъ своего служенія.

3) *Ремонтерами изъ суммъ, отпускаемыхъ имъ на покупку и доставку ремонтовъ,*—за перевозки ремонтныхъ лошадей.

4) *Нижними чинами военно-сухопутнаго и морскаго вѣдомствъ, изъ ихъ собственности,*—за переѣзды таковыхъ чиновъ, въ случаѣ слѣдованія ихъ въ кратковременный отпускъ.

в) *Самими отправителями, изъ ихъ собственности*—за перевозку всѣхъ тѣхъ предметовъ и тяжестей, которые не подлежатъ отправленію на основаніи сего Положенія.

Безъ уплаты денегъ при самомъ отправленіи, поименованныя выше лица и предметы къ перевозкѣ *не допускаются.*

§ 142. Подлежащіе оплатѣ *предложенія* и *билеты* должны быть представляемы управленіями желѣзныхъ дорогъ при счетахъ, *ежемѣсячно* и не позже 2-хъ мѣсяцевъ по совершеніи перевозки, уплата же денегъ управленіямъ желѣзныхъ дорогъ производится чрезъ 1, $1^1/_2$ или 2 мѣсяца по представленіи счета, смотря по длинѣ каждой дороги и количеству совершонныхъ по ней воинскихъ перевозокъ.

§ 143. Если въ числѣ представленныхъ управленіями желѣзныхъ дорогъ документовъ для уплаты по нимъ денегъ, нѣкоторыя *предложенія* окажутся выданными на провозъ такихъ лицъ и тяжестей, которыя не подлежатъ перевозкѣ по военному тарифу или на счетъ казны, или если *предложенія* будутъ составлены несогласно съ правилами, установленными на этотъ предметъ главою IX сего Положенія, то управленія, оплачивающія счеты, уплачиваютъ деньги управленіямъ желѣзныхъ дорогъ въ сроки, указанные въ предъидущемъ §, и по такимъ документамъ: въ первомъ случаѣ—*по полному*, а во второмъ и третьемъ—*по соотвѣтствующимъ тарифамъ*; причемъ, въ случаѣ взысканія съ виновныхъ, на основаніи § 136 сего Положенія, уплачиваемыхъ такимъ образомъ денегъ въ отношеніи отчетности по уплатамъ, слѣдуетъ соблюдать: а) чтобы на каждомъ счетѣ управленій желѣзныхъ дорогъ, прилага-

емомъ къ ассигновкѣ, для оправданія расхода, было оговариваемо: какая именно сумма уплачивается временно по всякому изъ неправильно выданныхъ документовъ на перевозку, какъ подлежащая взысканію въ государственные доходы, и съ какого именно лица, и б) чтобы квитанціи, представляемыя лицами, вносящими въ мѣстныя кассы деньги, согласно § 136 сего Положенія, были препровождаемы въ тѣ контрольныя учрежденія, въ которыя представляются на ревизію оплачиваемые счеты управленій желѣзныхъ дорогъ.

§ 144. Деньги за перевозки лицъ и тяжестей, упоминаемыхъ въ семъ Положеніи, должны быть отпускаемы обществамъ желѣзныхъ дорогъ, имѣющимъ свои правленія или агентства въ С.-Петербургѣ, изъ Главнаго Казначейства; правленіямъ же, находящимся внѣ С.-Петербурга, изъ мѣстныхъ губернскаго или уѣзднаго казначействъ.

§ 145. Въ случаяхъ несвоевременной уплаты денегъ по документамъ за перевозки и при заявленіяхъ обществами желѣзныхъ дорогъ претензій на понесенные отъ того убытки, всѣ спорные вопросы, если не слѣдуетъ по нимъ обоюднаго соглашенія правленій названныхъ дорогъ съ подлежащими министерствами, разрѣшаются судебнымъ порядкомъ.

ГЛАВА XI.

Перевозка войскъ и тяжестей въ военное время.

§ 146. Съ приведеніемъ арміи и флота на военное положеніе, перевозка войскъ и ихъ тяжестей по желѣзнымъ дорогамъ производится съ соблюденіемъ правилъ выше сего изложенныхъ и съ примѣненіемъ таковыхъ, въ случаѣ могущей, по военнымъ обстоятельствамъ, явиться необходимости созыва государственнаго подвижнаго ополченія, и къ чинамъ ополченія. Въ тѣхъ же случаяхъ, когда военныя, морскія или административныя соображенія потребуютъ экстренныхъ передвиженій отрядовъ и командъ, а также отправленій отдѣльныхъ воинскихъ чиновъ и лицъ, не принадлежащихъ Военному и Морскому вѣдомствамъ, и когда исполненіе порядка перевозки, установленнаго для мирнаго времени, окажется затруднительнымъ, перевозки по желѣзнымъ дорогамъ совершаются согласно сказанному въ послѣдующихъ §§-хъ.

§ 147. Въ краѣ, объявленномъ на военномъ положеніи, право выдачи *предложеній*, кромѣ лицъ, поименованныхъ въ § 118 сего

Положенія, предоставляется офицерамъ, завѣдующимъ передвиженіями войскъ по желѣзнымъ дорогамъ, командирамъ неотдѣльныхъ баталіоновъ, батарей и эскадроновъ, а въ случаѣ расположенія мелкихъ командъ вдоль линій желѣзныхъ дорогъ, съ цѣлію ихъ охраненія, и начальникамъ сихъ командъ.

Съ установленіемъ же военно-полицейскаго управленія, право выдачи *предложеній* распространяется также на начальниковъ областныхъ, губернскихъ, уѣздныхъ и губернскихъ полицейскихъ управленій, равно какъ и на помощниковъ названныхъ лицъ.

§ 148. *Предложенія* для перевозки по желѣзнымъ дорогамъ могутъ быть составляемы не на установленныхъ *печатныхъ* бланкахъ, а письменныя, за подписью воинскихъ начальниковъ и съ приложеніемъ казенной печати, у кого таковая имѣется. Перевозка по словеснымъ требованіямъ военнаго или морскаго начальствъ ни въ какомъ случаѣ *не допускается*.

§ 149. О томъ, какимъ именно воинскимъ чинамъ, кромѣ поименованныхъ въ § 118, будетъ предоставлено право выдачи *предложеній*, а также съ какого времени и на какой срокъ будетъ допущено составленіе документовъ о перевозкѣ не на установленныхъ печатныхъ бланкахъ въ краѣ, объявленномъ на военномъ положеніи, главнокомандующіе и командующіе войсками въ округахъ поставляютъ въ извѣстность Военное и Морское Министерства и сообщаютъ управленіямъ желѣзныхъ дорогъ, которыя безотлагательно доводятъ о томъ до свѣдѣнія Министерства Путей Сообщенія.

§ 150. Въ особыхъ случаяхъ, вызываемыхъ служебною надобностію, лица, отправляемыя военнымъ или морскимъ начальствами по желѣзнымъ дорогамъ, могутъ быть помѣщаемы для перевозки какъ въ высшій, такъ и въ низшій классы вагоновъ, чѣмъ тѣ, которые опредѣлены въ § 26 сего Положенія для штабъ и оберъ-офицеровъ и для нижнихъ чиновъ; при чемъ въ *предложеніяхъ*, выдаваемыхъ на такія перевозки, должны быть объясняемы причины отступленій отъ приведеннаго §, а уплата денегъ производится по классамъ *дѣйствительно* занимаемыхъ вагоновъ.

§ 151. Перевозка отрядовъ и командъ, какъ въ общихъ очередныхъ, такъ и въ войсковыхъ поѣздахъ, а также назначеніе часовъ отправленія послѣднихъ, *скорости движенія*, пунктовъ и продолжительности остановокъ предоставляется соглашенію управленій желѣзныхъ дорогъ съ военнымъ и морскимъ начальствами въ предѣлахъ установленной скорости.

§ 152. Въ случаѣ настоятельной надобности, военное или морское начальства могутъ требовать ускоренія движенія войсковыхъ поѣздовъ и свыше 30 верстъ въ часъ, не считая остановокъ на станціяхъ, но увеличенная такимъ образомъ скорость движенія не должна превышать предѣловъ установленной скорости.

§ 153. Для переѣзда главнокомандующихъ и командующихъ войсками въ округахъ, съ сопровождающими ихъ чинами и командами, могутъ быть требуемы, но не иначе, какъ письменно, *особые экстренные поѣзды.*

§ 154. При производствѣ въ краѣ военныхъ дѣйствій и при усиленныхъ передвиженіяхъ войсковыхъ чиновъ и тяжестей, связанныхъ съ распоряженіями по приведенію арміи и флота на военное положеніе, всѣ письменныя требованія главнокомандующихъ относительно перевозки войскъ и тяжестей, должны быть исполняемы управленіями желѣзныхъ дорогъ *немедленно и безпрекословно*, даже если бы передвиженіе войскъ было обусловлено со стороны главнокомандующихъ уменьшеніемъ числа ежедневно отправляемыхъ нормальныхъ поѣздовъ или совершеннымъ прекращеніемъ частнаго движенія.

§ 155. Въ случаѣ, если бы подвижнаго состава какой-либо дороги оказалось недостаточнымъ для перевозки по ней къ назначенному сроку перемѣщаемыхъ войсковыхъ чиновъ и тяжестей, то, по требованію Министерства Путей Сообщенія, подлежащія общества обязаны поставить въ распоряженіе онаго требуемое число подвижнаго состава, съ необходимыми запасными частями и приспособленіями, хотя бы уступка таковаго подвижнаго состава была сопряжена съ сокращеніемъ движенія по дорогамъ этихъ обществъ.

Такія же требованія, исходящія отъ главно-командующихъ, должны быть исполняемы обществами желѣзныхъ дорогъ, находящихся въ краѣ, объявленномъ на военномъ положеніи.

§ 156. Если исполненіе требованій военнаго и морскаго начальствъ, изложенныхъ въ главѣ XI сего Положенія, повлечетъ за собою ущербъ для обществъ желѣзныхъ дорогъ, то онѣ въ правѣ требовать вознагражденія, размѣръ котораго опредѣляется по соглашенію обществъ съ Министерствомъ Путей Сообщенія, а если таковаго не послѣдуетъ, то, на основаніи Высочайше утверждаемыхъ постановленій Комитета Министровъ, по представленіямъ Министра Путей Сообщенія.

§ 157. Всѣ распоряженія, дѣлаемыя при мобилизаціи арміи и во время войны относительно передвиженія войскъ по желѣзнымъ

дорогамъ, должны храниться служащими по желѣзнымъ дорогамъ въ строгой тайнѣ.

ГЛАВА XII.

Объ офицерахъ, завѣдующихъ передвиженіями войскъ по желѣзнымъ дорогамъ.

ОТДѢЛЕНІЕ ПЕРВОЕ.

Правила назначенія завѣдующихъ передвиженіями войскъ.

§ 158. Для постояннаго наблюденія за правильностію и удобствомъ перевозокъ воинскихъ чиновъ и тяжестей по желѣзнымъ дорогамъ, назначаются, распоряженіемъ Военнаго Министерства, на линіи этихъ дорогъ офицеры Генеральнаго Штаба, съ званіемъ *завѣдующихъ передвиженіями войскъ*, а на нѣкоторыя изъ станцій желѣзныхъ дорогъ, въ помощь завѣдующимъ, офицеры отъ пѣхоты и кавалеріи, съ званіемъ *наблюдающихъ за передвиженіями войскъ*.

§ 159. Общее число офицеровъ, *завѣдующихъ передвиженіями войскъ*, зависитъ отъ количества, протяженія и относительнаго расположенія линій желѣзныхъ путей и опредѣляется Военнымъ Министромъ; офицеры же, *наблюдающіе за передвиженіями воинскихъ чиновъ и тяжестей*, назначаются въ такомъ числѣ, чтобы на всякой желѣзной дорогѣ, до 200 верстъ длиною, ихъ было *по одному*, а на желѣзныхъ дорогахъ, имѣющихъ протяженіе свыше 200 верстъ, *по два* и *болѣе* на каждой.

§ 160. Для исполненія обязанностей *завѣдующихъ* передвиженіями войскъ назначаются штабъ и оберъ-офицеры Генеральнаго Штаба, не занимающіе штатныхъ должностей; исполненіе же обязанностей *наблюдающихъ* за передвиженіями войскъ возлагается на оберъ-офицеровъ пѣхоты и кавалеріи и на штабъ и оберъ-офицеровъ изъ числа раненныхъ, командируемыхъ на желѣзныя дороги для ознакомленія съ обязанностями начальниковъ станцій.

§ 161. Общее наблюденіе за перевозками воинскихъ чиновъ и тяжестей по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ Имперіи и за дѣятельностію офицеровъ *завѣдующихъ* передвиженіями войскъ и *наблюдающихъ* за таковыми передвиженіями, возлагается на одного изъ генераловъ или штабъ-офицеровъ Генеральнаго Штаба, состоящихъ членами комитета по передвиженію войскъ желѣзными дорогами и водою, съ званіемъ *завѣдующаго передвиженіями войскъ по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ Имперіи*.

§ 162. Завѣдующій передвиженіями войскъ по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ Имперіи находится въ непосредственномъ вѣдѣніи Начальника Главнаго Штаба. Завѣдующіе передвиженіями войскъ по линіямъ желѣзныхъ дорогъ подчиняются: по отношенію къ перевозкамъ, совершаемымъ въ предѣлахъ каждаго военнаго округа, по распоряженіямъ окружнаго начальства,—окружнымъ штабамъ, а въ отношеніи всѣхъ остальныхъ возложенныхъ на нихъ обязанностей—завѣдующему передвиженіями войскъ по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ Имперіи; офицеры же, назначаемые на желѣзныя дороги для ознакомленія съ обязанностями начальниковъ станцій, находятся въ ближайшемъ вѣдѣніи офицеровъ, завѣдующихъ передвиженіями войскъ на линіяхъ.

ОТДѢЛЕНІЕ ВТОРОЕ.

Обязанности и права завѣдующаго передвиженіями войскъ по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ Имперіи.

§ 163. Завѣдующій передвиженіями войскъ по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ Имперіи слѣдитъ за точнымъ исполненіемъ войсками всѣхъ постановленій и правилъ, касающихся перевозокъ воинскихъ чиновъ и тяжестей по желѣзнымъ дорогамъ, какъ въ мирное, такъ и въ военное время; наблюдаетъ за дѣятельностію офицеровъ, завѣдующихъ передвиженіями войскъ и наблюдающихъ за таковыми передвиженіями; руководитъ обученіемъ нижнихъ чиновъ военныхъ желѣзно-дорожныхъ командъ, въ предѣлахъ Высочайше утвержденнаго Положенія объ этихъ командахъ.

§ 164. Онъ разрѣшаетъ, на основаніи сего Положенія, всѣ вопросы; возбуждаемые офицерами, завѣдующими передвиженіями войскъ и наблюдающими за таковыми передвиженіями, устраняя недоразумѣнія, возникающія между войсками и управленіями желѣзныхъ дорогъ, при перемѣщеніяхъ воинскихъ чиновъ и тяжестей по этимъ дорогамъ.

§ 165. Подъ его руководствомъ и по его указаніямъ собираются свѣдѣнія о желѣзныхъ дорогахъ; производятся опыты по программамъ и опредѣленіямъ комитета по передвиженію войскъ, имѣющіе цѣлію практическое разрѣшеніе всѣхъ вопросовъ, касающихся наиболѣе широкаго и удобнаго примѣненія желѣзныхъ путей къ военному дѣлу.

§ 166. При перемѣщеніяхъ значительныхъ массъ войскъ и при отправленіи штатныхъ частей или большихъ нештатныхъ командъ по нѣсколькимъ желѣзнымъ дорогамъ, завѣдующій передви-

женіями войскъ по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ Имперіи составляетъ, по соглашенію съ правленіями и управленіями желѣзныхъ дорогъ, соображенія о порядкѣ совершенія перевозки. Чрезъ него же сообщаются упомянутыя соображенія для свѣдѣнія и руководства завѣдующимъ передвиженіями войскъ и наблюдающимъ за таковыми передвиженіями.

§ 167. При усиленныхъ перемѣщеніяхъ войскъ по желѣзнымъ путямъ, онъ присутствуетъ въ тѣхъ пунктахъ посадки и высадки, гдѣ присутствіе его окажется наиболѣе необходимымъ, и въ случаѣ надобности, дѣлаетъ измѣненія, по соглашенію съ управленіями желѣзныхъ дорогъ, въ первоначально составленномъ планѣ перевозки, донося о томъ немедленно Начальнику Главнаго Штаба.

§ 168. Онъ осматриваетъ военныя желѣзно-дорожныя команды, съ цѣлію провѣрки хода обученія въ оныхъ нижнихъ чиновъ, и присутствуетъ при всѣхъ опытахъ, упомянутыхъ въ § 164 сего Положенія, производимыхъ въ обширныхъ размѣрахъ.

§ 169. Завѣдующему передвиженіями войскъ по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ Имперіи предоставляется право пользованія желѣзно-дорожными телеграфами, для передачи, въ экстренныхъ случаяхъ, депешъ, касающихся передвиженія войскъ, наравнѣ съ правительственною инспекціею желѣзныхъ дорогъ; для разъѣздовъ же по желѣзнымъ путямъ онъ снабжается *предложеніями* на точномъ основаніи сего Положенія.

§ 170. Въ случаѣ несоблюденія войсками положеній и правилъ о перевозкѣ войскъ, онъ требуетъ точнаго и немедленнаго исполненія названныхъ постановленій, обращаясь для того къ начальству перевозимыхъ войскъ, а въ важныхъ случаяхъ доноситъ Начальнику Главнаго Штаба или Директору Инспекторскаго Департамента Морскаго Министерства, по принадлежности.

При несоблюденіи же упомянутыхъ положеній и правилъ лицами, служащими на желѣзныхъ дорогахъ, онъ заявляетъ о томъ управленіямъ или правленіямъ сихъ дорогъ, а въ случаѣ непринятія ими мѣръ къ устраненію заявленныхъ безпорядковъ, обращается къ правительственной инспекціи или доводитъ до свѣдѣнія Министерства Путей Сообщенія, чрезъ посредство своего начальства.

§ 171. Онъ доноситъ Начальнику Главнаго Штаба своевременно о всѣхъ происшествіяхъ, случившихся при перевозкахъ войскъ и при исполненіи чинами военныхъ желѣзно-дорожныхъ командъ возлагаемыхъ на нихъ обязанностей на желѣзныхъ дорогахъ.

ОТДѢЛЕНІЕ ТРЕТІЕ.

Обязанности и права завѣдующихъ передвиженіями войскъ по отдѣльнымъ линіямъ желѣзныхъ дорогъ.

§ 172. Офицеры, завѣдующіе передвиженіями войскъ, обязаны слѣдить за точнымъ и неуклоннымъ исполненіемъ войсками, перевозимыми по желѣзнымъ дорогамъ, всѣхъ положеній и правилъ, установленныхъ на этотъ предметъ, устраняя, на основаніи сего Положенія, всякаго рода недоразумѣнія между начальствомъ желѣзныхъ дорогъ и перевозимыми войсками.

§ 173. Во всѣхъ сношеніяхъ, касающихся распоряженій по передвиженію войскъ и ихъ тяжестей, упомянутые офицеры, въ видахъ возможнаго соглашенія военныхъ требованій съ интересами обществъ желѣзныхъ дорогъ, служатъ ближайшими посредниками между войсковымъ начальствомъ и начальствомъ желѣзныхъ дорогъ.

§ 174. Они наблюдаютъ за тѣмъ, чтобы воинскіе чины, перемѣщаемые по желѣзнымъ дорогамъ въ войсковыхъ и смѣшанныхъ поѣздахъ, были непремѣнно снабжаемы горячею пищею согласно правиламъ, изложеннымъ въ главѣ VII сего Положенія, и чтобы всѣ требованія начальства желѣзныхъ дорогъ, касающіяся эксплоатаціи, исполнялись ими точно и безпрекословно.

§ 175. Подъ ихъ руководствомъ производятся опыты, имѣющіе цѣлью практическое разрѣшеніе всѣхъ вопросовъ, относящихся до перевозокъ войскъ; они наблюдаютъ за обученіемъ нижнихъ чиновъ въ военныхъ желѣзно-дорожныхъ командахъ, согласно § 3 Высочайше утвержденнаго Положенія объ этихъ командахъ, собираютъ свѣдѣнія о желѣзныхъ путяхъ и приводятъ въ исполненіе на линіяхъ желѣзныхъ дорогъ всѣ предложенія комитета по передвиженію войскъ и распоряженія завѣдующаго передвиженіями войскъ по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ Имперіи.

§ 176. Всѣ требованія завѣдующихъ передвиженіями войскъ, касающіяся порядка перевозки воинскихъ чиновъ и тяжестей, и соблюденіе положеній и правилъ, изданныхъ на этотъ предметъ, исполняются перевозимыми войсками точно и неотлагательно.

§ 177. Въ случаѣ несоблюденія служащими на желѣзныхъ дорогахъ постановленій, касающихся перевозокъ войскъ, упомянутые офицеры сообщаютъ о томъ управляющимъ желѣзными дорогами; если же подобныя заявленія были бы оставлены управляющими дорогами безъ послѣдствій, то завѣдующіе передвиженіями войскъ сообщаютъ о томъ правительственной инспекціи и доносятъ за-

вѣдующему передвиженіями войскъ по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ Имперіи.

§ 178. Объ особенныхъ и несчастныхъ происшествіяхъ на желѣзныхъ дорогахъ во время перевозокъ войскъ и при исполненіи нижними чинами военныхъ желѣзно-дорожныхъ командъ возложенныхъ на нихъ обязанностей, завѣдующіе передвиженіями войскъ доносятъ своевременно завѣдующему передвиженіями войскъ по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ Имперіи.

§ 179. Упомянутымъ офицерамъ предоставляется право пользованія желѣзно-дорожными телеграфами, для передачи, въ экстренныхъ случаяхъ, депешъ, касающихся передвиженія войскъ, наравнѣ съ правительственною инспекціею желѣзныхъ дорогъ; для разъѣздовъ же по желѣзнымъ путямъ, на которыхъ они наблюдаютъ за передвиженіемъ войскъ, имъ выдаются *предложенія*, на точномъ основаніи сего Положенія.

Лит. А.

СЧЕТЪ

С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги за перевозки воинскихъ чиновъ въ мѣсяцѣ 18 года.

№ № требованій.	Станція отправленія.	Станція назначенія.	Родъ перевозки.	Число или вѣсъ.	Плата за провозъ по тарифу.		Подлежитъ къ уплатѣ.		Примѣчанія.
					Р.	К.	Р.	К.	
00000	Островъ.	Ковно.	Генераловъ	0	000	00	00	00	
			Штабъ-офицеровъ. .	00	00	00	00	00	
			Оберъ-офицеровъ . .	000	00	00	00	00	
			Нижнихъ чиновъ . .	0000	00	00	00	00	
			Лошадей	00	00	00	00	00	
			Казенныхъ ящиковъ.	00	00	00	00	00	
			Штатныхъ повозокъ.	0	00	00	00	00	
			Провіанта.	00	00	00	00	00	
			Казенной клади. . .	000	00	00	00	00	
			Клади: Офицеровъ.	00	00	00	00	00	
			Клади: Нижн.чиновъ	000	00	00	00	00	
			За записку	. .	. .	. .	. .	. .	
00000	—	— С.-Петербургъ.	Нижнихъ чиновъ . .	00	00	00	00	00	
			Клади.	00	00	00	00	00	
000	—	— Динабургъ.	Оберъ-офицеровъ . .	00	00	00	00	00	
			Нижнихъ чиновъ . .	000	00	00	00	00	
			Итого . . .	. .	. .	. .	000	00	

Лит. Б

СЧЕТЪ

Николаевской желѣзной дороги за перевозки рекрутъ съ конвойными воинскими чинами въ мѣсяцѣ 18 года.

№ № требованій.	Станція отправленія.	Станція назначенія.	Родъ перевозки.	Число или вѣсъ.	Плата за провозъ по тарифу.		Подлежитъ къ уплатѣ.		Примѣчанія.
					Р.	К.	Р.	К.	
000	Тверь.	Чудово.	Штабъ-офицеровъ .	0	0	00	0	00	
			Оберъ-офицеровъ . .	0	0	00	0	00	
			Нижнихъ чиновъ. .	00	0	00	0	00	
			Рекрутъ	000	0	00	000	00	
000	— —	Волховъ.	Рекрутъ	00	00	00	0	00	
			Нижнихъ чиновъ. .	0	0	00	00	00	
00	Окуловка.	С.-Петербургъ.	Нижнихъ чиновъ. .	00	0	00	0	00	
			Всего . . .	. .	0	00	000	00	

ВѢДОМОСТЬ

о размѣрѣ платы, опредѣленной Высочайше утвержденными уставами и положеніями каждой желѣзной дороги, за перевозки воинскихъ чиновъ и тяжестей по желѣзнымъ путямъ Имперіи.

(Военный тарифъ).

№	Наименованіе желѣзныхъ дорогъ.	Размѣръ платы.		Время утвержденія уставовъ и положеній.
		За перевозку воинскихъ чиновъ, отправляемыхъ отдѣльно и командами.	За перевозку лошадей, обоза, аммуниціи, артиллеріи и прочихъ воинскихъ принадлежностей.	
1	На Николаевской и на принадлежащей казнѣ Лиепайской узкоколейной.	По особому Высочайше утвержденному поверстному тарифу.		24 Ноября 1866 г.
2	Балтійско-Петербургской, заключающей вѣтви: Петергофскую, Ораніенбаумскую и Красносельскую . .	На первомъ и четвертомъ участкахъ 25% утвержденнаго тарифа, а на второмъ и третьемъ участкахъ 70% утвержденнаго тарифа. Но когда воинскіе чины, тяжести и припасы прибываютъ съ перваго и четвертаго участковъ, то общество обязано ихъ перевозить за 25% тарифа. Казенный провіантъ, фуражъ и прочія для войскъ потребности перевозятся отъ станціи въ С.-Петербургѣ до станціи въ Красномъ Селѣ, съ платою по 1 коп. съ пуда.		11 Февр. 1872 г.
3	Царскосельской .	Въ уставѣ общества этой дороги не постановлено обязательнаго тарифа, но по предоставленному п. в. § 34 Высочайше утвержденнаго 21-го Марта 1836 года Устава Общества праву, Правленіе его установило слѣдующую плату: Генералы, Штабъ и Оберъ-Офицеры перевозятся какъ пассажиры, отдѣльные нижніе чины за 60% пассажир-		27 Марта 1868 г.

		ской платы, а большія команды за половину платы. За провозъ же кладей воинскихъ чиновъ въ маломъ количествѣ взимается 2/3 платы, установленной для пассажировъ, а большія количества войскового имущества перевозятся въ тѣхъ размѣрахъ, какіе позволяютъ ограниченныя средства подвижнаго состава этой дороги.		
4	Курско-Кіевской.	30% общаго	тарифа.	24 Декаб. 1866 г.
5	Витебско-Орловской	70% общаго	тарифа.	2 Мая 1868 г.
6	Поти-Тифлисской.	70% предѣльнаго	тарифа. . . .	25 Іюня 1867 г.
7	Рижско-Динабургской	25% утвержденнаго	тарифа . .	20 Марта 1870 г.
8	Динабурго-Витебской	70% утвержденнаго	тарифа . . .	19 Марта 1863 г.
9	Козловско-Воронежской.			31 Января 1869 г.
10	Тамбовско-Саратовской			17 Октября 1868 г.
11	Финляндской. . .	50% установленнаго	тарифа. . .	23 Іюля 1864 г.
12	Гельсингфорсо-Тавастгуской			
13	Новгородской узкоколейной			24 Апр. 1870 г.
	Главнаго Общества:			
14	а) Петербурго-Варшавской, съ вѣтвью до Прусской границы.	25% предѣльнаго тарифа. .	50% предѣльнаго тарифа.	3 Ноября 1861 г.
15	б) Московско-Нижегородской			
16	Московско-Ярославской	25% предѣльнаго тарифа. .	50% предѣльнаго тарифа.	7 Іюня 1868 г.
17	Московско-Рязанской			8 Января 1863 г.
18	Волго-Донской. .			12 Января 1865 г.
19	Варшавско-Вѣнской			1 Октября 1857 г.

20	Варшавско-Бромбергской	25% предѣльнаго тарифа. .	50% предѣльнаго тарифа.	1 Октября 1857 г.
21	Варшавско-Брестской			26 Сент. 1864 г.
22	Вологодской-узкоколейной			24 Іюля 1870 г.
23	Курско-Харьковско-Азовской . . .	30% утвержденнаго тарифа. . . .		7 Ноября 1869 г.
24	Рязанско-Козловской	25% предѣльнаго тарифа. . . .		12 Марта 1865 г.
25	Ряжско-Моршанской			14 Окт. 1866 г.
26	Митавской. . . .	25% утвержденнаго тарифа. . . .		18 Марта 1872 г.
27	Шуйско-Ивановской			10 Іюля 1870 г.
28	Грязе-Царицынской			25 Сент. 1870 г.
29	Козлово-Тамбовской			8 Октября 1869 г.
30	Грязе-Орловской.			22 Апрѣля 1868 г.
31	Рыбинско-Бологовской			2 Іюня 1872 г.
32	Московско-Смоленской			14 Янв. 1870 г.
33	Новоторжской . .	25% утвержденнаго тарифа. . . .		23 Іюня 1872 г.
34	Либавской. . . .			18 Марта 1872 г.
35	Брест-Граевской.			30 Апрѣля 1871 г.
36	Смоленско-Брестской			4 Марта 1870 г.
37	Путиловскаго Товарищества			27 Марта 1870 г.
38	Кіево-Брестской .			1 Января 1871 г.
39	Одесской			22 Іюня 1870 г.
40	Риго-Больдераасской			7 Августа 1870 г.
41	Московско-Курской			21 Мая 1871 г.

42	Харьково - Николаевской	25% утвержденнаго тарифа . . .		26 Ноября 1871 г.
43	Константиновск. .			24 Апр. 1870 г.
44	Ряжско-Вяземск. .			21 Апр. 1872 г.
45	Ландварово - Роменской.			25 Дек. 1871 г.
46	Лозово - Севастопольской			29 Іюля и 29 Октября 1871 г.
47	Ростово - Владикавказской			2 Іюля 1872 г.
48	Моршанско - Сызранской.			28 Апрѣля 1872 г.
49	Воронежско - Ростовской			8 Іюля 1869 г.
50	Боровичской. . .			15 Дек. 1872 г.

Подписалъ:

Начальникъ Главнаго Штаба, *Генералъ-Адъютантъ Графъ Гейденъ.*

Скрѣпилъ: Начальникъ Отдѣленія, *Генералъ-Маіоръ Яновскій.*

ИЗВЛЕЧЕНІЕ ИЗЪ УСТАВА О ТЕЛЕГРАФАХЪ.

О телеграфахъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ *).

ГЛАВА I.

Положенія общія.

62. Телеграфы частныхъ желѣзныхъ дорогъ состоятъ въ завѣдываніи управленій сихъ дорогъ, подъ непосредственнымъ наблюденіемъ мѣстныхъ инспекторовъ желѣзныхъ дорогъ; высшій же надзоръ за сими телеграфами принадлежитъ Министерству Внутреннихъ Дѣлъ.

63. Телеграфы желѣзныхъ дорогъ устраиваются, вдоль линій дорогъ, управленіями оныхъ по проектамъ, ими составляемымъ разсматриваемымъ телеграфнымъ департаментомъ и утверждаемымъ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ.

64. Проекты эти (ст. 63) поступаютъ въ Министерство Внутреннихъ Дѣлъ, чрезъ Министерство Путей Сообщенія, съ заключеніемъ сего послѣдняго объ условіяхъ и требованіяхъ телеграфной службы, относительно безопасности движенія поѣздовъ по дорогѣ.

65. Дѣйствіе на телеграфахъ желѣзныхъ дорогъ открывается, по удостовѣреніи въ правильной и прочной постройкѣ сихъ телеграфовъ, съ разрѣшенія Министерства Путей Сообщенія.

Примѣчаніе 1-е. Удостовѣреніе въ прочной постройкѣ телеграфа производится назначенными отъ телеграфнаго департамента лицами при инспекторѣ дороги и при депутатѣ отъ управленія дороги.

Примѣчаніе 2-е. Во время устройства дороги дозволяется передавать по телеграфу только служебныя депеши и не иначе, какъ съ разрѣшенія инспектора дороги.

---

*) Распубликовано въ Собраніи Узаконеній и распоряженій Правительства отъ 9 Іюня 1870 г. № 48.

66. Депеши общей корреспонденціи (ст. 81) принимаются на станціяхъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ. Открытіе же самой корреспонденціи и назначеніе станцій, на которыхъ будетъ производиться пріемъ и передача депешъ оной, дѣлаются съ разрѣшенія Министра Внутреннихъ Дѣлъ.

67. Телеграфы частныхъ желѣзныхъ дорогъ могутъ быть, по усмотрѣнію Министра Внутреннихъ Дѣлъ соединяемы съ телеграфами правительственными. Проводимыя для сего соединительныя вѣтви устраиваются и содержатся на счетъ управленій дорогъ; телеграфные же аппараты на сихъ вѣтвяхъ устанавливаются и содержатся: на станціяхъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ—на счетъ управленій сихъ дорогъ, а на правительственныхъ—на счетъ телеграфнаго вѣдомства.

Примѣчаніе. Въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ существуетъ правительственный телеграфъ, проводы соединительныхъ вѣтвей могутъ быть подвѣшиваемы безвозмездно къ столбамъ сего телеграфа, если телеграфное вѣдомство признаетъ это возможнымъ.

68. Допускается также, съ разрѣшенія Министра Внутреннихъ Дѣлъ, соединять телеграфы двухъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ между собою, а также соединять ихъ съ телеграфами заграничныхъ дорогъ.

69. Телеграфное вѣдомство имѣетъ право подвѣшивать свои проводы къ столбамъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ. Управленія дорогъ обазаны проводы эти охранять безъ всякаго за то возмездія, а столбы содержать постоянно въ надлежащей исправности.

70. Проводы, подвѣшенные къ столбамъ телеграфа частныхъ желѣзныхъ дорогъ (ст. 69), а также проводы правительственныхъ телеграфовъ, особо устроенныхъ по линіи сихъ дорогъ, телеграфное вѣдомство во всякое время можетъ ввести въ станціи желѣзныхъ дорогъ, и тамъ установить гальваноскопы или другіе аппараты, служащіе для наблюденія за исправнымъ состояніемъ своихъ телеграфовъ. Работы эти производитъ и установленные снаряды содержитъ телеграфное вѣдомство своими средствами.

71. Въ столицахъ и болѣе значительныхъ городахъ и мѣстностяхъ телеграфное вѣдомство открываетъ, для удобства публики, на станціяхъ желѣзной дороги вспомогательныя правительственныя телеграфныя станціи. Необходимыя для установки аппаратовъ и для пріема депешъ помѣщенія отводятся отъ управленія дорогъ безплатно.

72. Всѣ служащіе на телеграфахъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ опредѣляются управленіями сихъ дорогъ, отъ которыхъ и получаютъ содержаніе. Лица эти должны имѣть надлежащія познанія въ телеграфномъ дѣлѣ и обязаны дать письменное обѣщаніе въ точномъ соблюденіи установленныхъ для телеграфовъ правилъ.

73. Телеграфное вѣдомство имѣетъ право требовать замѣщенія тѣхъ изъ лицъ, служащихъ на частныхъ телеграфахъ (ст. 72), которыя оказались бы неспособными къ телеграфной службѣ, или же виновными въ неисполненіи установленныхъ для телеграфовъ правилъ.

74. Всѣ существенныя измѣненія въ дѣйствіи или устройствѣ телеграфовъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ производятся управленіями сихъ дорогъ въ порядкѣ, указанномъ въ ст. 63 и 64. Перемѣна же проводовъ, изоляторовъ и другія незначительныя измѣненія разрѣшаются директоромъ телеграфовъ, по предварительному о томъ соглашенію съ Министерствомъ Путей Сообщенія.

75. Управленія желѣзныхъ дорогъ доставляютъ телеграфному департаменту всѣ свѣдѣнія, какія онъ признаетъ необходимымъ имѣть о телеграфахъ желѣзныхъ дорогъ.

76. Издаваемыя по телеграфному вѣдомству правила, тарифы и циркуляры, могущіе относиться до телеграфовъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, сообщаются управленіямъ дорогъ для руководства. За изданія эти управленія обществъ уплачиваютъ телеграфному вѣдомству причитающуюся сумму немедленно по полученіи счетовъ отъ сего вѣдомства.

ГЛАВА II.

О разрядахъ депешъ.

77. Депеши раздѣляются на три разряда.

78. Первый разрядъ составляютъ служебныя депеши, относящіяся собственно до надобностей желѣзныхъ дорогъ, т. е. до построенія, содержанія дороги и административныхъ по ней распоряженій и до движенія поѣздовъ, а также депеши по служебнымъ предметамъ управленій нашихъ желѣзныхъ дорогъ между собою и съ пограничными станціями иностранныхъ желѣзныхъ дорогъ.

79. Къ разряду же служебныхъ депешъ причисляются: депеши Министра Внутреннихъ Дѣлъ и телеграфнаго вѣдомства по дѣ-

ламъ о телеграфахъ; Министра Путей Сообщенія и департамента желѣзныхъ дорогъ по предметамъ, касающимся желѣзныхъ дорогъ; а также депеши по дѣламъ дорожной службы чиновъ правительственной инспекціи и полицейскаго управленія желѣзныхъ дорогъ.

80. Ко второму разряду принадлежатъ депеши, подаваемыя на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ пассажирами, относительно забытыхъ вещей и тому подобнаго содержанія, касающагося переѣзда по желѣзнымъ дорогамъ; а также депеши, адресованныя къ лицамъ, находящимся въ поѣздѣ.

81. Третій разрядъ составляютъ депеши общей корреспонденціи:

1) Государя Императора и Особъ Высочайшей Фамиліи.

2) Правительственныя.

3) Частныя.

ГЛАВА III.

О передачѣ и доставленіи депешъ.

82. Депеши служебныя и пассажирскія (ст. 78, 79 и 80) передаются исключительно по проводамъ телеграфа желѣзныхъ дорогъ.

83. Депеши общей корреспонденціи (ст. 81), поданныя на станціяхъ телеграфовъ желѣзныхъ дорогъ, передаются на правительственный телеграфъ по устроенной между сими телеграфами ближайшей вѣтви, для отправленія по назначенію.

84. Въ тѣхъ случаяхъ, когда адресныя станціи находятся на желѣзныхъ дорогахъ, указанныя въ предшедшей статьѣ депеши вновь переходятъ на телеграфы сихъ дорогъ, по вѣтви, устроенной вблизи станціи назначенія, для доставленія депешъ по принадлежности.

85. Изъятіе изъ постановленнаго въ статьѣ 83 правила допускается: а) для депешъ, обмѣниваемыхъ между станціями желѣзныхъ дорогъ, посреди которыхъ нѣтъ соединенія съ правительственнымъ телеграфомъ и б) когда депеша передается по телеграфу частной желѣзной дороги помимо одной станціи, имѣющей соединеніе съ правительственными телеграфными линіями. Такія депеши передаются собственно по проводамъ телеграфовъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

86. Депеши, принятыя на станціяхъ правительственнаго телеграфа и адресованныя на станціи желѣзныхъ дорогъ, передаются на телеграфы сихъ дорогъ по ближайшей вѣтви къ станціи назначенія, для отсылки къ адресатамъ.

87. Въ случаѣ поврежденія правительственнаго телеграфа, или накопленія депешъ, таковыя могутъ быть направлены по телеграфамъ желѣзныхъ дорогъ, съ уплатою за эти депеши управленіямъ дорогъ согласно тарифу.

88. Равнымъ образомъ, когда послѣдуетъ поврежденіе телеграфа желѣзныхъ дорогъ, служебныя депеши сихъ дорогъ и пассажирскія (ст. 78, 79 и 80) пересылаются по правительственному телеграфу, съ платою, опредѣленною тарифами. Въ этомъ случаѣ передаются депеши: о движеніи поѣздовъ въ очереди правительственныхъ депешъ; пассажирскія въ очереди частныхъ депешъ, а депеши о несчастіяхъ на желѣзной дорогѣ прежде всѣхъ депешъ, слѣдующихъ къ отправленію.

89. Порядокъ пріема и передачи депешъ по надобностямъ желѣзныхъ дорогъ устанавливается управленіями оныхъ, съ утвержденія Министерства Путей Сообщенія.

90. Передача депешъ общей и пассажирской корреспонденціи, а также храненіе подлинныхъ депешъ, бумажныхъ лентъ и журналовъ производятся по правиламъ, установленнымъ для правительственняго телеграфа (ст. 22, 24—29 и 31—33 прилож. къ ст. 51 Уст. о телеграф. раздѣла втораго, по прод. 1868 г.).

ГЛАВА IV.

О платѣ за депеши.

91. Депеши, до службы по желѣзнымъ дорогамъ относящіяся (ст 78), передаются безплатно и посылаются только лицами, уполномоченными отъ управленія тѣхъ дорогъ.

92. Депеши, указанныя въ ст. 79 и 81 (п. 1), передаются также безплатно.

93. Депеши пассажирскія и общей корреспонденціи (ст. 80 и 81, пункты 2 и 3) передаются съ платою, опредѣленною тарифами.

94. Тарифы эти составляются управленіями частныхъ желѣзныхъ дорогъ и утверждаются директоромъ телеграфовъ, на основаніяхъ, установляемыхъ для правительственнаго телеграфа (ст. 41 и 42 прилож. къ ст. 51 уст. о телеграф. раздѣла втораго, по прод. 1868 г.).

95. Плата, взимаемая за депеши, передаваемыя исключительно по проводамъ телеграфовъ желѣзныхъ дорогъ (ст. 80 и 85), поступаетъ въ пользу управленія сихъ дорогъ.

96. Плата, внесенная за депеши, передаваемыя совокупно по правительственнымъ телеграфнымъ линіямъ и по проводамъ телеграфовъ желѣзныхъ дорогъ (ст. 81 пункт. 2 и 3), поступаетъ въ доходъ телеграфнаго вѣдомства за отчисленіемъ изъ этой платы въ пользу управленій желѣзныхъ дорогъ, за депеши: въ 20 словъ—20 коп. въ 30 словъ—30 коп. и т. д., прибавляя за каждое дополненіе до 10 словъ по 10 коп.

Примѣчаніе 1-е. Плату эту управленія желѣзныхъ дорогъ получаютъ и за депеши, переходящія по соединительнымъ вѣтвямъ (ст. 67) со станцій телеграфовъ желѣзныхъ дорогъ на правительственныя линіи, или обратно, для отправленія и доставленія такихъ депешъ по назначенію (ст. 83 и 86).

Примѣчаніе 2-е. Плата не возвышается въ случаѣ, если бы депеша, переданная съ телеграфа желѣзной дороги на правительственный телеграфъ, вновь перешла на телеграфъ той же дороги.

Примѣчаніе 3-е. Въ тѣхъ случаяхъ, когда депеша будетъ переходить съ телеграфа одной желѣзной дороги на телеграфъ другой дороги посредствомъ правительственнаго телеграфа, причитающаяся управленіямъ желѣзныхъ дорогъ плата дѣлится поровну между сими управленіями.

97. За депеши, которыя должны приходить со станціи одной желѣзной дороги на станцію другой дороги (ст. 68), плата взимается по общему тарифу, и плата эта дѣлится поровну между управленіями дорогъ.

98. За передачу депешъ, исключительно по соединительнымъ вѣтвямъ (ст. 67 и 68), взимается плата по тарифу С.-Петербургскаго городскаго телеграфа. Плата эта поступаетъ въ пользу того управленія, которому принадлежитъ станція подачи депешъ.

99. Въ тѣхъ случаяхъ, когда по проводамъ телеграфа желѣзныхъ дорогъ будутъ переданы депеши, слѣдовавшія къ отправленію по правительственному телеграфу, внесенная за такія депеши сумма требуется съ управленій желѣзныхъ дорогъ, для причисленія къ доходамъ телеграфнаго вѣдомства.

100. Возвратъ денегъ по депешамъ, недоставленнымъ по неисправности телеграфныхъ станцій и замедленнымъ или искаженнымъ въ передачѣ, производится въ порядкѣ, установленномъ на этотъ предметъ для правительственныхъ телеграфовъ (ст. 48 и 49 прилож. къ ст. 51 уст. о телегр., раздѣла втораго, по продолж. 1868 г.).

101. Расчеты между телеграфнымъ департаментомъ и управленіями дорогъ за передачу депешъ дѣлаются ежемѣсячно по правиламъ, установленнымъ телеграфнымъ департаментомъ.

ГЛАВА V.

О надзорѣ за телеграфами и за передаваемою на нихъ корреспонденцію.

102. Главный надзоръ за телеграфами частныхъ желѣзныхъ дорогъ и за корреспонденцію на сихъ телеграфахъ сосредоточивается въ телеграфномъ департаментѣ; а ближайшій за этимъ надзоромъ принадлежитъ начальникамъ мѣстныхъ управленій телеграфнаго вѣдомства, каждому въ раіонѣ своего отдѣленія. Кромѣ того могутъ быть назначаемы для наблюденія за телеграфами частныхъ желѣзныхъ дорогъ и для повѣрки ихъ дѣйствій особыя лица отъ телеграфнаго департамента.

103. Независимо отъ указаннаго въ предшедшей статьѣ надзора, мѣстный инспекторъ желѣзной дороги (ст. 62) непосредственно наблюдаетъ за исправностію телеграфа на всемъ ввѣренномъ ему пути, а также за служебными дѣйствіями телеграфныхъ чиновъ на станціяхъ и за правильною передачею депешъ, относящихся собственно до распоряженій по дорогѣ.

104 Обязанности должностныхъ лицъ, указанныхъ въ предшедшихъ статьяхъ 102 и 103, подробно опредѣляются обязательными и для частныхъ желѣзныхъ дорогъ инструкціями, утверждаемыми Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ по соглашенію съ Министромъ Путей Сообщенія.

105. На пограничныхъ станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, гдѣ телеграфы ихъ соединены съ телеграфами иностранныхъ желѣзныхъ дорогъ, телеграфное вѣдомство учреждаетъ постоянный контроль надъ корреспонденціею, передаваемою между сими телеграфами.

106. При учрежденіи контроля (ст. 105) на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, управленія оныхъ отводятъ безплатно помѣщенія для контрольной станціи и ея чиновъ; а если потребуется соединить телеграфъ дороги съ правительственнымъ телеграфомъ, то контрольные проводы устраиваются и содержатся на счетъ управленій дорогъ.

107. Всѣ чины телеграфнаго вѣдомства, отправляющіеся для осмотра телеграфовъ желѣзныхъ дорогъ, а также посылаемые для обзора и исправленія случающихся поврежденій на правительственныхъ линіяхъ, проведенныхъ вдоль дороги, пользуются безплатнымъ проѣздомъ на всѣхъ безъ исключенія поѣздахъ и помѣщаются въ мѣстахъ болѣе удобныхъ для наблюденія.

Примѣчаніе. Лица, посылаемыя для исправленія линіи, могутъ везти съ собою безплатно инструменты и матеріалы въ количествѣ, не требующемъ прицѣпки особаго вагона, или платформы.

108. На станціяхъ и у сторожевыхъ будокъ, устроенныхъ по линіи желѣзной дороги, для удобства ремонта правительственныхъ проводовъ, отводятся необходимыя пространства, а по возможности и помѣщенія для храненія небольшаго запаса матеріаловъ и инструментовъ телеграфнаго вѣдомства.

109. Управленія желѣзныхъ дорогъ обязываются оказывать содѣйствіе какъ къ скорѣйшему исправленію случающихся поврежденій на устроенномъ по линіи желѣзной дороги правительственномъ телеграфѣ, такъ и вообще къ сохраненію его въ исправности.

Примѣчаніе. Служащіе при желѣзныхъ дорогахъ обязаны о замѣченныхъ ими поврежденіяхъ на семъ телеграфѣ извѣщать немедленно ближайшую правительственную станцію, для вызова лицъ къ исправленію телеграфа.

Подписалъ: Предсѣдатель Государственнаго Совѣта *КОНСТАНТИНЪ.*

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 5102.

(30 Декабря 1872 г.).

О правилахъ постройки и содержанія телеграфовъ на желѣзныхъ дорогахъ.

Телеграфный Департаментъ отношеніемъ отъ 31 Октября сего года за № 11769, увѣдомилъ Технически-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, что инспектировавшій телеграфы двѣнадцати желѣзныхъ дорогъ Коллежскій Совѣтникъ Брюнъ-де-Сентъ-Гиполитъ, нашелъ нѣкоторые недостатки, какъ въ устройствѣ такъ и въ содержаніи означенныхъ телеграфовъ, почему, по приказанію Г. Начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ, предлагается Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ сдѣлать распоряженія о принятіи при постройкѣ и содержаніи телеграфа слѣдующихъ правилъ:

1) Направленіе телеграфной линіи должно быть вездѣ параллельно оси желѣзной дороги и самая линія должна находиться въ возможно близкомъ отъ полотна разстояніи, причемъ, если во время постройки дороги для ускоренія въ работѣ и спрямленія телеграфной линіи, и были бы поставлены столбы въ значительномъ разстояніи отъ полотна дороги, то предъ открытіемъ движенія по дорогамъ столбы должны быть непремѣнно переставлены.

2) При переходѣ линіи чрезъ овраги, рѣчки, болота и дороги, столбы должны быть полномѣрные и надлежащимъ образомъ укрѣплены. Угловые столбы должны быть укрѣплены подпорами и проволочными растяжками. При переходѣ провода черезъ полотно желѣзной дороги къ станціоннымъ зданіямъ, угловые столбы должны быть большихъ размѣровъ сравнительно съ другими и высота ихъ должна быть такая, чтобы наклонный проводъ возвышался надъ полотномъ дороги не менѣе 2 саж. и не могъ быть задѣваемъ трубами паровозовъ.

3) Всѣ телеграфные столбы должны быть пронумерованы. При ремонтѣ ихъ они не должны быть осаживаемы, но немедленно замѣняемы новыми.

4) Крючья отъ изоляторовъ должны быть надлежащей толщины и ввинчены въ столбы прямо и во всю свою нарѣзку. Самые изоляторы должны быть фарфоровые, но отнюдь не чугунные, изъ нихъ разбитые должны быть немедленно замѣняемы новыми. Укрѣпленіе проводовъ къ изоляторамъ должно быть сдѣлано вполнѣ прочно.

5) Проволока для проводовъ должна быть хорошаго качества, не хрупкая, толщиною не менѣе 4 миллим.

6) Проводы должны быть размѣщены по одной сторонѣ столбовъ и на взаимномъ разстояніи не менѣе 36 дюймовъ.

7) Аппараты и батареи находящіяся на станціяхъ должны быть содержимы постоянно въ порядкѣ и опрятности. Телеграфныя помѣщенія должны быть просторны, удобны и также содержимы въ опрятности. Они не могутъ быть соединяемы съ какими либо другими помѣщеніями, такъ напр. кассами, экспедиціями и т. п.

8) Вся служебная телеграфная корреспондеція должна производиться непремѣнно на русскомъ языкѣ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ Господинъ Начальникъ Управленія желѣзныхъ дорогъ изволилъ приказать предложить Гг. Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ обратить особое вниманіе на правильное устройство желѣзно-дорожныхъ телеграфовъ и на надлежащій за ними надзоръ со стороны Управленій дорогъ.

Приложеніе № 5.

ВСПОМОГАТЕЛЬНАЯ ТАБЛИЦА

для

ПРОЕКТИРОВАНІЯ СКЛОНОВЪ ПОЛОТНА

желѣзныхъ дорогъ.

(Для предварительныхъ проектовъ).

РАЗНИЦЫ ПРЕДѢЛЬ

ДЛЯ СКЛОНОВЪ ОТЪ

Длина проекціи склоновъ.	0.5	1.0	1.5	2.0	2.5	3.0	3.5	4.0	4.5	5.0	5.5
50	0.025	0.050	0.075	0.100	0.125	0.150	0.175	0.200	0.225	0.250	0.275
100	0.050	0.100	0.150	0.200	0.250	0.300	0.350	0.400	0.450	0.500	0.550
150	0.075	0.150	0.225	0.300	0.375	0.450	0.525	0.600	0.675	0.750	0.825
200	0.100	0.200	0.300	0.400	0.500	0.600	0.700	0.800	0.900	1.000	1.100
250	0.125	0.250	0.375	0.500	0.625	0.750	0.875	1.000	1.125	1.250	1.375
300	0.150	0.300	0.450	0.600	0.750	0.900	1.050	1.200	1.350	1.500	1.650
350	0.175	0.350	0.525	0.700	0.875	1.050	1.225	1.400	1.575	1.750	1.925
400	0.200	0.400	0.600	0.800	1.000	1.200	1.400	1.600	1.800	2.000	2.200
450	0.225	0.450	0.675	0.900	1.125	1.350	1.575	1.800	2.025	2.250	2.475
500	0.250	0.500	0.750	1.000	1.250	1.500	1.750	2.000	2.250	2.500	2.750
550	0.275	0.550	0.825	1.100	1.375	1.650	1.925	2.200	2.475	2.750	3.025
600	0.300	0.600	0.900	1.200	1.500	1.800	2.100	2.400	2.700	3.000	3.300
650	0.325	0.650	0.975	1.300	1.625	1.950	2.275	2.600	2.925	3.250	3.575
700	0.350	0.700	1.050	1.400	1.750	2.100	2.450	2.800	3.150	3.500	3.850
750	0.375	0.750	1.125	1.500	1.875	2.250	2.625	3.000	3.375	3.750	4.125
800	0.400	0.800	1.200	1.600	2.000	2.400	2.800	3.200	3.600	4.000	4.400
850	0.425	0.850	1.275	1.700	2.125	2.550	2.975	3.400	3.825	4.250	4.675
900	0.450	0.900	1.350	1.800	2.250	2.700	3.150	3.600	4.050	4.500	4.950
950	0.475	0.950	1.425	1.900	2.375	2.850	3.325	3.800	4.275	4.750	5.225
1000	0.500	1.000	1.500	2.000	2.500	3.000	3.500	4.000	4.500	5.000	5.500
1050	0.525	1.050	1.575	2.100	2.625	3.150	3.675	4.200	4.725	5.250	5.775
1100	0.550	1.100	1.650	2.200	2.750	3.300	3.850	4.400	4.950	5.500	6.050
1150	0.575	1.150	1.725	2.300	2.875	3.450	4.025	4.600	5.175	5.750	6.325
1200	0.600	1.200	1.800	2.400	3.000	3.600	4.200	4.800	5.400	6.000	6.600
1250	0.625	1.250	1.875	2.500	3.125	3.750	4.375	5.000	5.625	6.250	6.875
1300	0.650	1.300	1.950	2.600	3.250	3.900	4.550	5.200	5.850	6.500	7.150
1350	0.675	1.350	2.025	2.700	3.375	4.050	4.725	5.400	6.075	6.750	7.425
1400	0.700	1.400	2.100	2.800	3.500	4.200	4.900	5.600	6.300	7.000	7.700
1450	0.725	1.450	2.175	2.900	3.625	4.350	5.075	5.800	6.525	7.250	7.975
1500	0.750	1.500	2.250	3.000	3.750	4.500	5.250	6.000	6.750	7.500	8.25
1550	0.775	1.550	2.325	3.100	3.875	4.650	5.425	6.200	6.975	7.750	8.5
1600	0.800	1.600	2.400	3.200	4.000	4.800	5.600	6.400	7.200	8.000	8.8
1650	0.825	1.650	2.475	3.300	4.125	4.950	5.775	6.600	7.425	8.250	9.07
1700	0.850	1.700	2.550	3.400	4.250	5.100	5.950	6.800	7.650	8.500	9.35
1750	0.875	1.750	2.625	3.500	4.375	5.250	6.125	7.000	7.875	8.750	9.625
1800	0.900	1.800	2.700	3.600	4.500	5.400	6.300	7.200	8.100	9.000	9.900
1850	0.925	1.850	2.775	3.700	4.625	5.550	6.475	7.400	8.325	9.250	10.175
1900	0.950	1.900	2.850	3.800	4.750	5.700	6.650	7.600	8.550	9.500	10.450
1950	0.975	1.950	2.925	3.900	4.875	5.850	6.825	7.800	8.775	9.750	10.725
2000	1.000	2.000	3.000	4.000	5.000	6.000	7.000	8.000	9.000	10.000	11.000

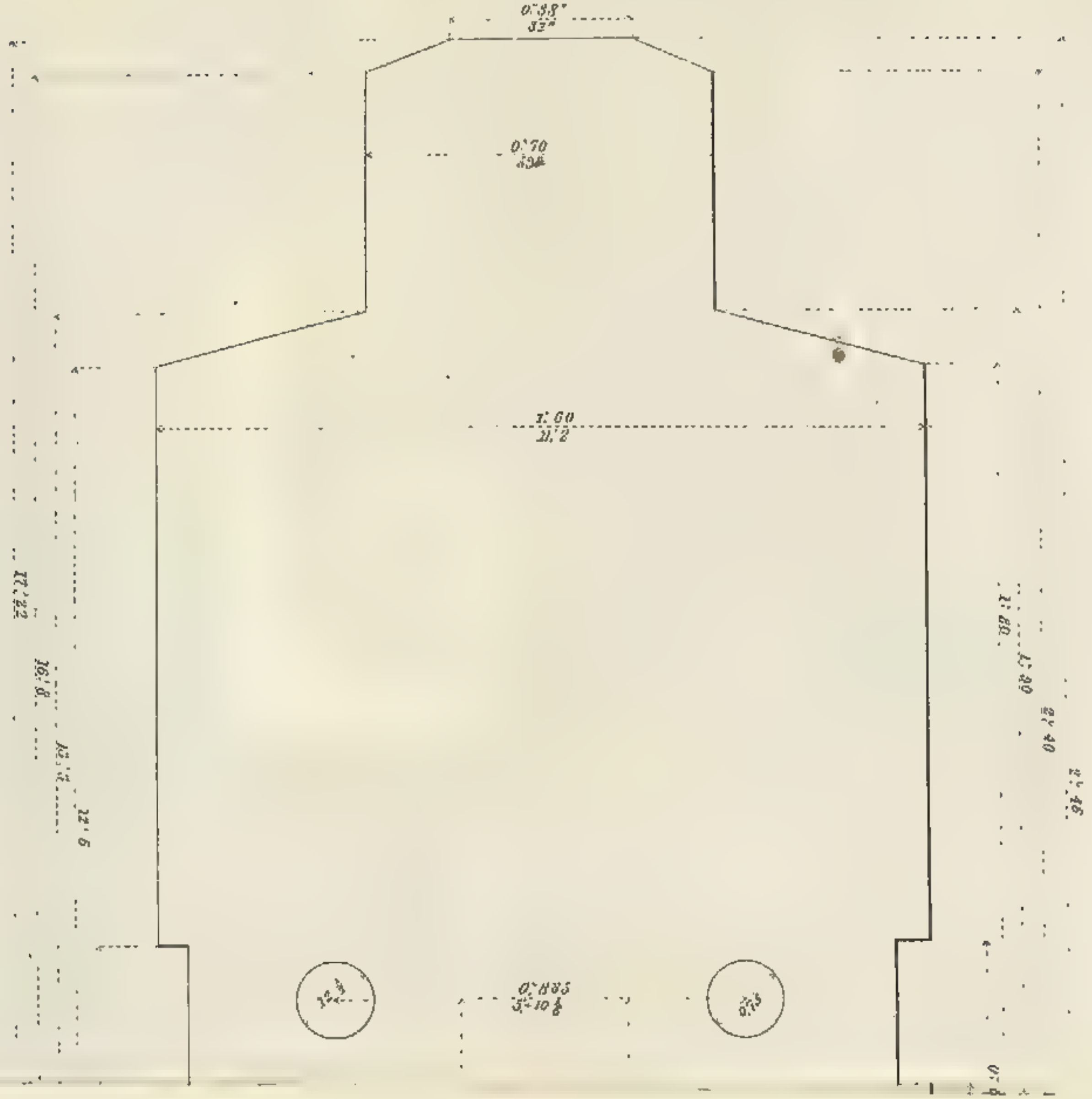
ныхъ высотъ

0,0005 до 0,010.

6.0	6.5	7.0	7.5	8.0	8.5	9.0	9.5	10.0	Длина проекціи склоновъ.
0.300	0.325	0.350	0.375	0.400	0.425	0.450	0.475	0.500	50
0.600	0.650	0.700	0.750	0.800	0.850	0.900	0.950	1.000	100
0.900	0.975	1.050	1.125	1.200	1.275	1.350	1.425	1.500	150
1.200	1.300	1.400	1.500	1.600	1.700	1.800	1.900	2.000	200
1.500	1.625	1.750	1.875	2.000	2.125	2.250	2.375	2.500	250
1.800	1.950	2.100	2.250	2.400	2.550	2.700	2.850	3.000	300
2.100	2.275	2.450	2.625	2.800	2.975	3.150	3.325	3.500	350
2.400	2.600	2.800	3.000	3.200	3.400	3.600	3.800	4.000	400
2.700	2.925	3.150	3.375	3.600	3.825	4.050	4.275	4.500	450
3.000	3.250	3.500	3.750	4.000	4.250	4.500	4.750	5.000	500
3.300	3.575	3.850	4.125	4.400	4.675	4.950	5.225	5.500	550
3.600	3.900	4.200	4.500	4.800	5.100	5.400	5.700	6.000	600
3.900	4.225	4.550	4.875	5.200	5.525	5.850	6.175	6.500	650
4.200	4.550	4.900	5.250	5.600	5.950	6.300	6.650	7.000	700
4.500	4.875	5.250	5.625	6.000	6.375	6.750	7.125	7.500	750
4.800	5.200	5.600	6.000	6.400	6.800	7.200	7.600	8.000	800
5.100	5.525	5.950	6.375	6.800	7.225	7.650	8.075	8.500	850
5.400	5.850	6.300	6.750	7.200	7.650	8.100	8.550	9.000	900
5.700	6.175	6.650	7.125	7.600	8.075	8.550	9.025	9.500	950
6.000	6.500	7.000	7.500	8.000	8.500	9.000	9.500	10.000	1000
6.300	6.825	7.350	7.875	8.400	8.925	9.450	9.975	10.500	1050
6.600	7.150	7.700	8.250	8.800	9.350	9.900	10.450	11.000	1100
6.900	7.475	8.050	8.625	9.200	9.775	10.350	10.925	11.500	1150
7.200	7.800	8.400	9.000	9.600	10.200	10.800	11.400	12.000	1200
7.500	8.125	8.750	9.375	10.000	10.625	11.250	11.875	12.500	1250
7.800	8.450	9.100	9.750	10.400	11.050	11.700	12.350	13.000	1300
8.100	8.775	9.450	10.125	10.800	11.475	12.150	12.825	13.500	1350
8.400	9.100	9.800	10.500	11.200	11.900	12.600	13.300	14.000	1400
8.700	9.425	10.150	10.875	11.600	12.325	13.050	13.775	14.500	1450
9.000	9.750	10.500	11.250	12.000	12.750	13.500	14.250	15.000	1500
9.300	10.075	10.850	11.625	12.400	13.175	13.950	14.725	15.500	1550
9.600	10.400	11.200	12.000	12.800	13.600	14.400	15.200	16.000	1600
9.900	10.725	11.550	12.375	13.200	14.025	14.850	15.675	16.500	1650
10.200	11.050	11.900	12.750	13.600	14.450	15.300	16.150	17.000	1700
10.500	11.375	12.250	13.125	14.000	14.875	15.750	16.625	17.500	1750
10.800	11.700	12.600	13.500	14.400	15.300	16.200	17.100	18.000	1800
11.100	12.025	12.950	13.875	14.800	15.725	16.650	17.575	18.500	1850
11.400	12.350	13.300	14.250	15.200	16.150	17.100	18.050	19.000	1900
11.700	12.675	13.650	14.625	15.600	16.575	17.550	18.525	19.500	1950
12.000	13.000	14.000	15.000	16.000	17.000	18.000	19.000	20.000	2000

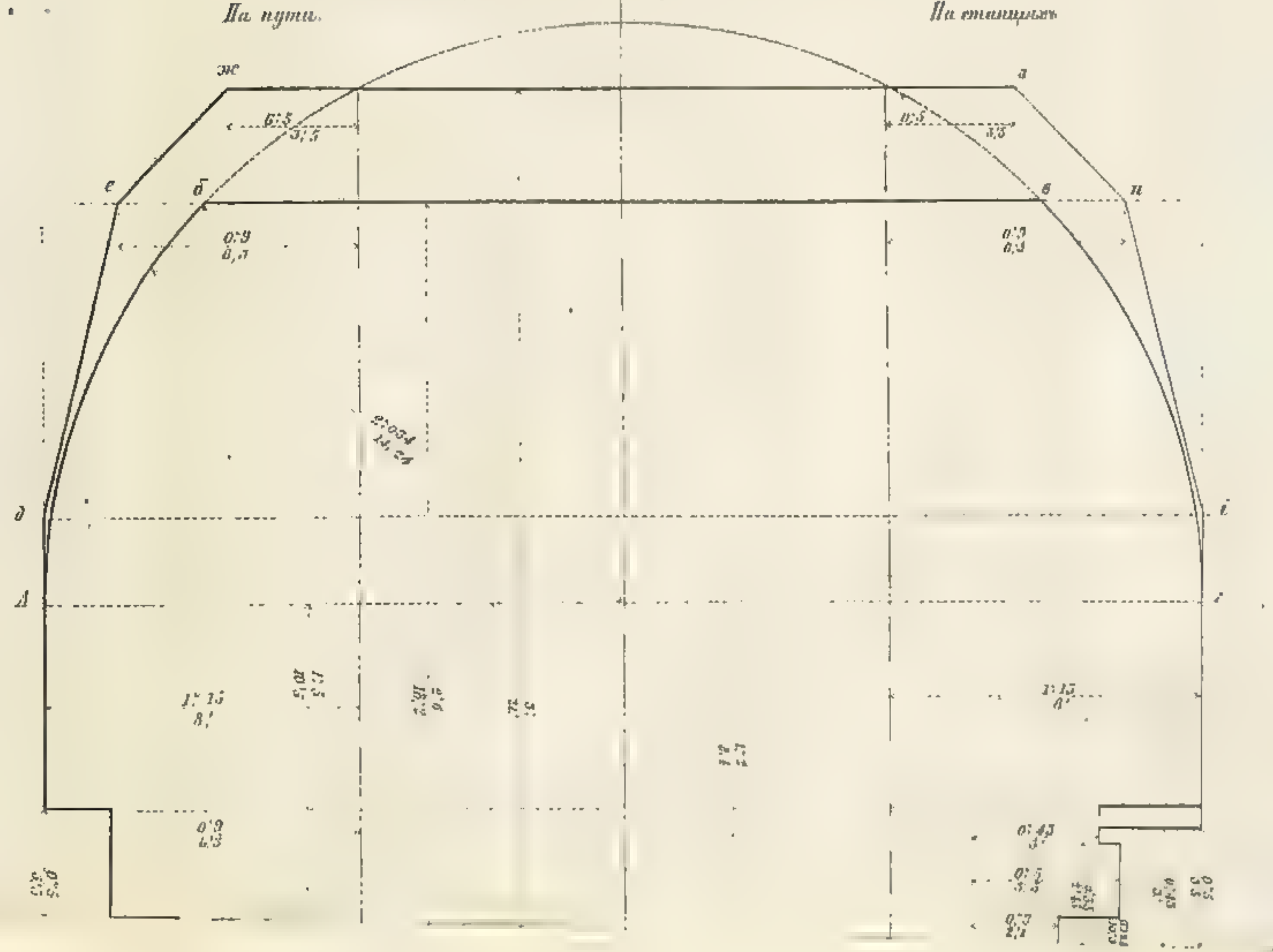
Черт. 2.

Предѣльное очертаніе подвижного состава

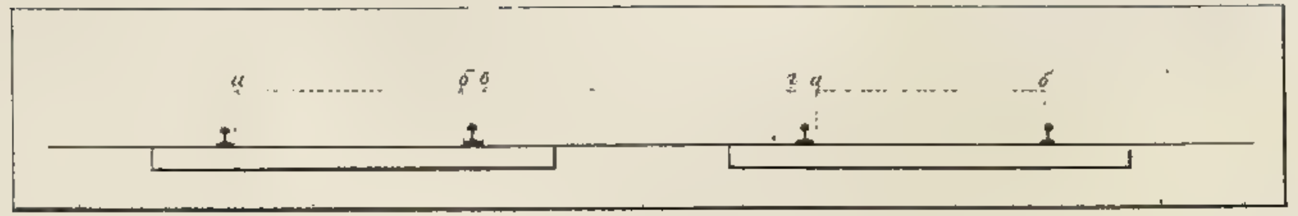


Черт. 3.

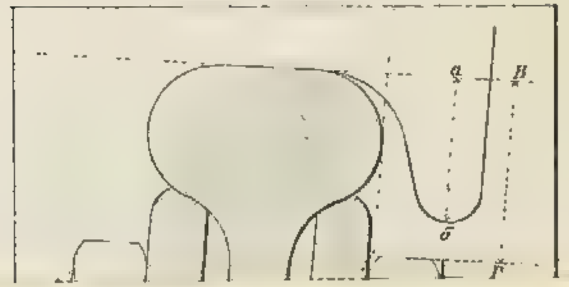
Предѣлы приближенія строеній къ путямъ



Черт. 1



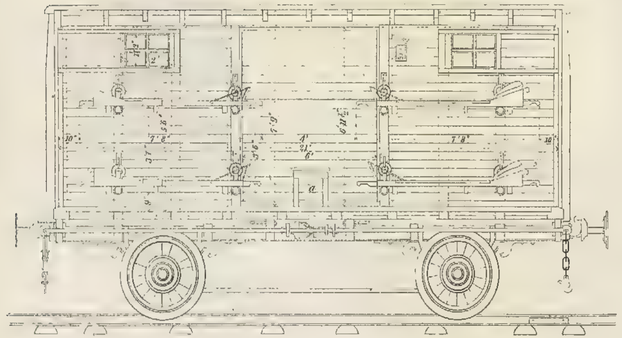
Черт. 4.



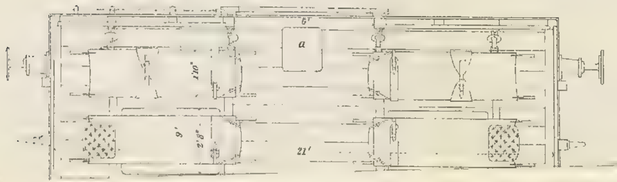
Черт. 5.

Чертежъ крытаго товарнаго вагона для перевозки раненыхъ.

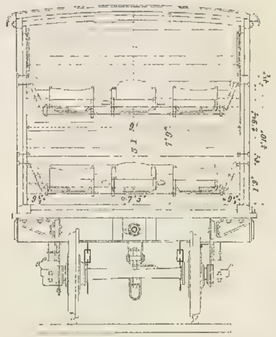
Фиг. 1.
Продольный разрѣзъ.



Фиг. 2. Планъ.



Фиг. 3.
Поперечный разрѣзъ.



Въ каждомъ вагонѣ для перевозки раненныхъ должно быть:

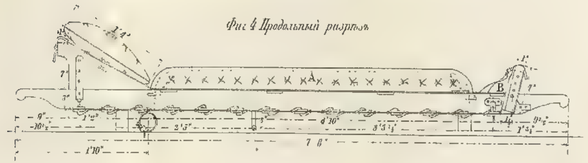
Широкихъ носилокъ фиг. 4, 5, 6, 7 и 8 черт. №2	*4 шт.*
Узкихъ " " 4, 5, 6, 7 и 8 " "	*6 "*
Табуретовъ а фиг. 1 и 2 черт. №1	*2 "*
Поперечинъ б для поддержанія носилокъ фиг. 9 и 10 черт. №2	*8 "*
Ремней съ пряжками в для привязки поперечинъ б фиг. 9	

Черт. 6.

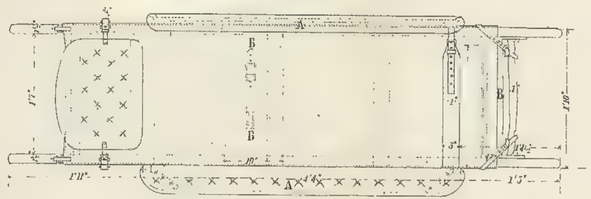
Чертежъ носилокъ въ вагонахъ для раненыхъ.

Широкія носилки для тяжело раненыхъ съ откидными бортами А

Фиг. 4 Продольный разрѣзъ

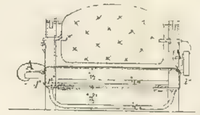


Фиг. 5 Планъ съ верху



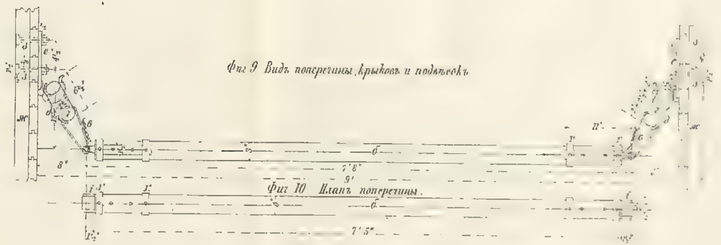
Фиг. 6. Планъ съ низу

Фиг. 7. Поперечный разрѣзъ.



Фиг. 8. Видъ съ конца съ откинутымъ подножка В

Фиг. 9 Видъ поперечины, крыловъ и подножекъ



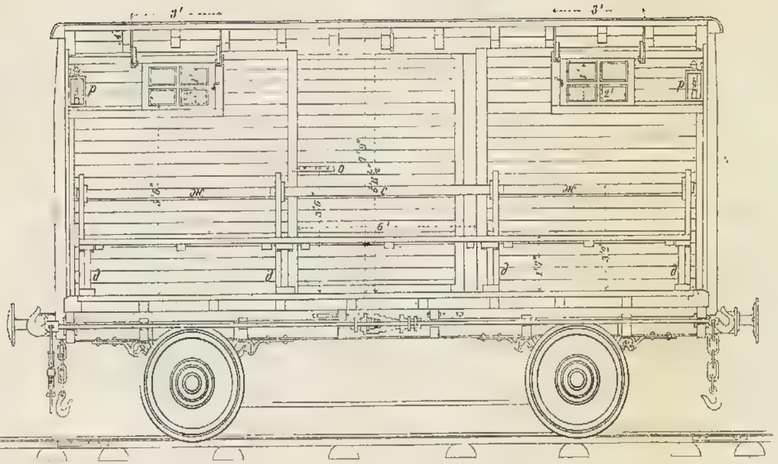
Фиг. 10 Планъ поперечины.

Фиг. 11 Разрѣзъ поперечины и видъ же конца и крюка

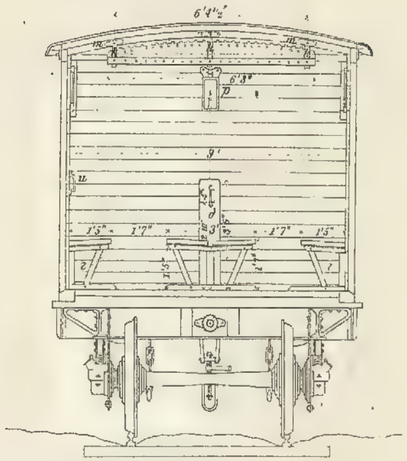
Черт. 7.

Чертежъ крытаго товарнаго вагона для перевозки солдатъ.

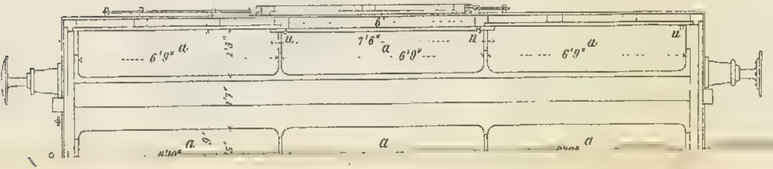
Фиг. 1.
Продольный разрѣзъ.



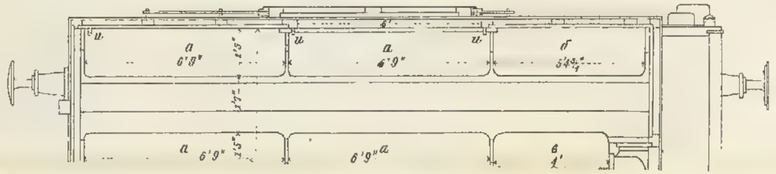
Фиг 2
Поперечный разрѣзъ.



Фиг 3 План



Фиг. 4. План вагона съ тормозомъ



Въ каждомъ крытомъ товарномъ вагонѣ для перевозки солдатъ должно быть:

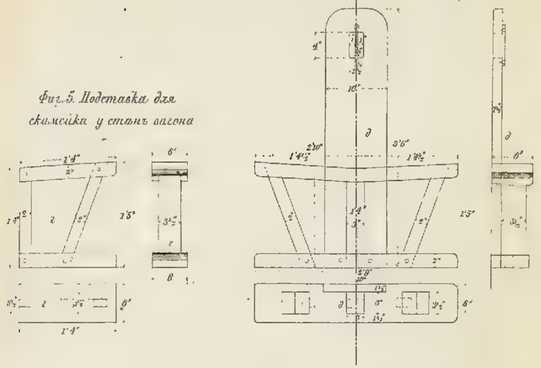
Досокъ для сидѣнія фиг. 1, 2, 3 и 4 черт. №7 и фиг. 7 черт. №8.	*а.*	*безъ тормаза*	*12 шт.*
		съ тормазомъ	*8 „*
	б.	*„ „*	*2 „*
	в.	*„ „*	*2 „*
Подставокъ для сидѣнія фиг. 5 и 6 черт. №8	*г.*	*„ „*	*8 „*
	д.	*„ „*	*4 „*
	е.	*„ „*	*3 „*
Спинокъ для сидѣнія фиг. 1, 2, 3 и 4 черт. №7 и фиг. 8 черт. №8.	*ж.*	*безъ тормаза*	*2 „*
		съ тормазомъ	*1 „*
	з.	*„ „*	*1 „*
Скобокъ желѣзныхъ для спинокъ сидѣнія фиг. 12 черт. №8	*и.*	*„ „*	*6 „*
Сошекъ съ желѣзными подошками I и K для помѣщенія ружей фиг. 9 и 10 черт. №8.	*л.*	*„ „*	*2 „*
	м.	*„ „*	*2 „*
Державокъ желѣзныхъ для пикъ фиг. 11 черт. №8.	*н.*	*„ „*	*1 „*
Запоровъ желѣзныхъ для неполнаго растворенія дверей, какъ показано на фиг. 1 черт. №7 фиг. 14 черт. №9.	*о.*	*„ „*	*2 „*

Черт. 8.

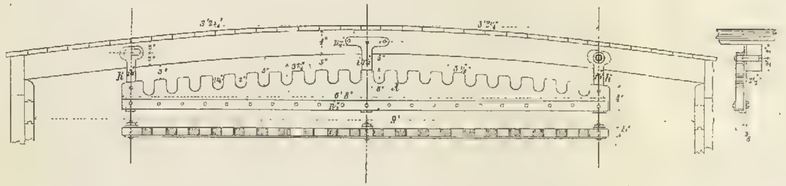
Детали принадлежностей крытаго товарнаго вагона для перевозки солдатъ.

Фиг. 6. Подставка для скамейки по срединѣ вагона.

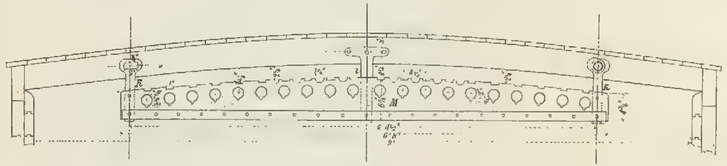
Фиг. 5. Подставка для скамейки у стѣнъ вагона



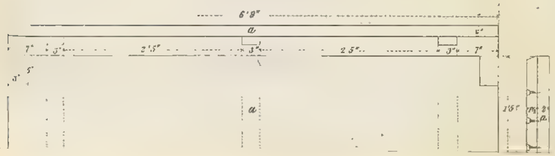
Фиг. 9. Сошки для помѣщенія ружей.



Фиг. 10 Сошки для помѣщенія ружей.



Фиг. 7. Доска для сидѣнія.



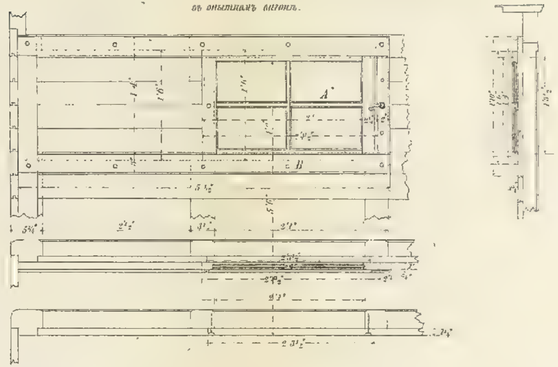
Фиг. 11. Держава для пикъ.

Фиг. 12. Запоръ для дверей и спинки.

Черт. 9.

Чертежъ окна фонаря и задержки для всѣхъ крытыхъ товарныхъ вагоновъ.

Фиг. 13. Видъ окна съ показаніемъ стеклянной рамы въ томъ видѣ какъ это было сдѣлано въ опытномъ вагонѣ.



Каждое окно имѣетъ:

Раму со стеклами	*Фиг. 13 черт. 9.*	*А . . 1 шт.*
Доску для запора наглухо		*Б . . 1 "*
Раму для передвиженія доски Б		*В . . 1 "*

Примѣчаніе: 1) На каждой боковой сторонѣ вагона должно быть два окна, въ два ко фута въ свѣту каждое.

2) Устройство этихъ рамъ предоставляется измѣнять, лишь бы изнутри вагона отверстіе для окна могло запираться наглухо

Фиг. 14. Видъ задержки для дверей вагоновъ.

Фиг. 15. Фонарь съ показаніемъ винтовъ помощью которыхъ онъ можетъ быть прикрѣпляемъ ко всякому мѣсту вагона

Задержка для дверей вагона состоитъ:

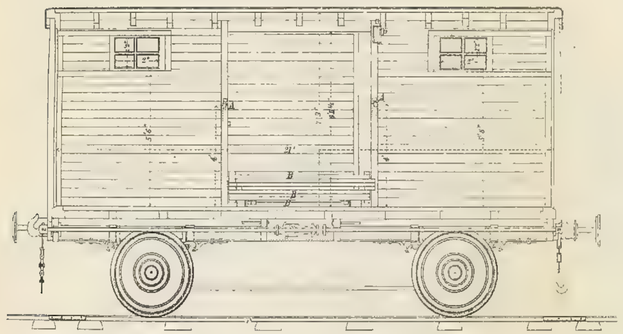
Изъ желѣзной полосы съ отверстіями	*Фиг. 14 черт. № 9.*	*О . . 1 шт.*
Изъ ручки		*О . . 1 "*
Изъ кольца для зацѣпленія ручки, когда дверь совсѣмъ отворена или совсѣмъ затворена.		

Черт. 10.

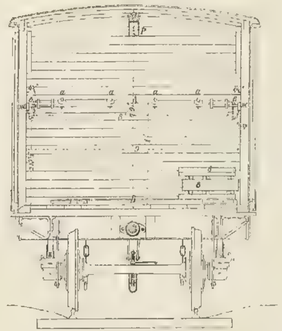
Чертежъ крытаго товарнаго вагона,

приспособленнаго къ перевозкѣ лошадей, съ показаніемъ укладки моста въ вагонѣ и его установки для схода.

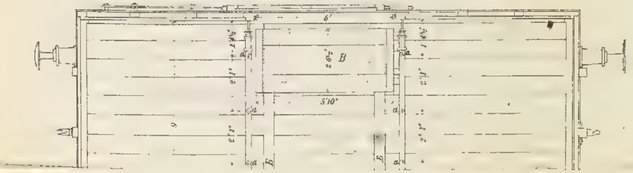
Фиг. 1. Продольный разрѣзъ.



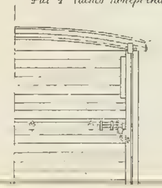
Фиг. 2. Поперечный разрѣзъ.



Фиг. 3. Планъ.



Фиг. 4. Часть поперечнаго разрѣза.



Въ каждомъ крытомъ товарномъ вагонѣ для перевозки лошадей должно быть:

Поперечинъ для привязки лошадей съ 4-мя кольцами а, наконечниками б и пробоями в фиг. 1, 2 и 3 черт. № 10 и фиг. 3 черт. 11.	А	2 шт.
Фонарей фиг. 15 черт. № 9.	Р	1 "
Задержекъ для дверей фиг. 14 черт. № 9.	О	2 "
Сходныхъ мостовъ на каждые три конные вагона		1 "

Мостъ состоитъ:

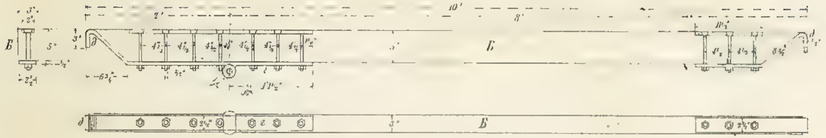
Изъ продольныхъ брусьевъ съ шарнерами г и крюками д на концахъ фиг. 4 черт. № 10 и фиг. 1 черт. № 11.	Б	2 "
Изъ досокъ съ набойками фиг. 1, 2, 3 и 4 черт. № 10 и фиг. 2 черт. № 11.	В	4 "

Примѣчаніе. 1) Во всѣхъ, вновь устроиваемыхъ крытыхъ товарныхъ вагонахъ для перевозки лошадей въ боковыхъ стойкахъ г должны быть проверлены дыры для пробоевъ съ гайками ж, на высотѣ отъ пола 3' 10½" какъ означено на фиг. 2 черт. № 10 и на

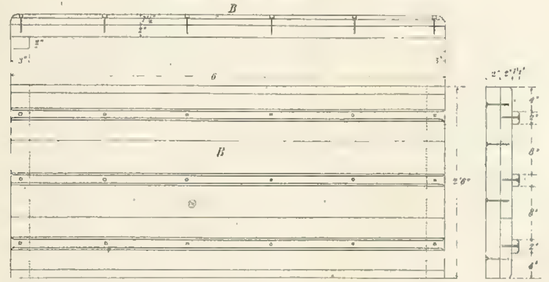
Черт. 11.

Чертежъ принадлежностей коннаго вагона.

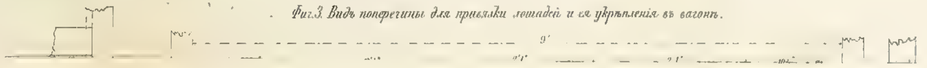
Фиг. 1. Продольный брусъ сходнаго моста.



Фиг. 2. Доска сходнаго моста.



Фиг. 3. Видъ поперечины для привязки лошадей и ея укрѣпленія въ вагонѣ.

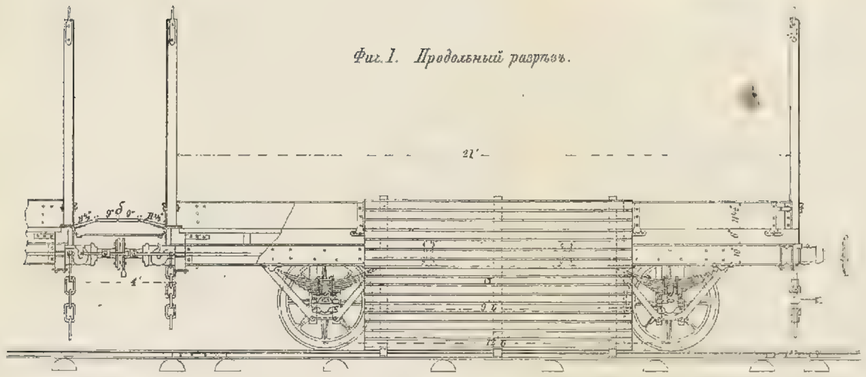


Черт. 12.

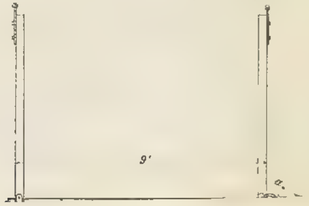
Чертежъ открытой платформы,

съ откидными боковыми бортами и съемными концевыми бортами съ показаніемъ приспособленія къ нимъ мостовъ для сгрузки и нагрузки.

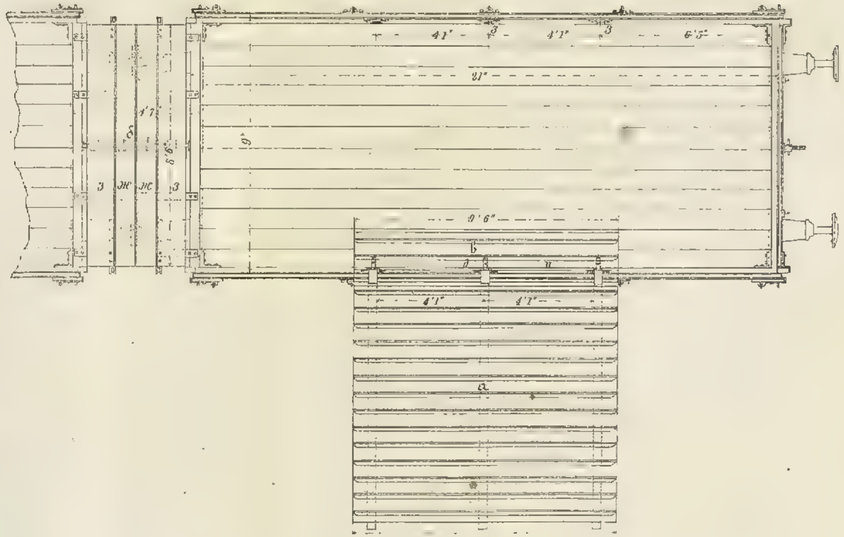
Фиг. 1. Продольный разрѣзъ.



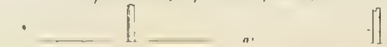
Фиг. 2. Поперечный разрѣзъ.



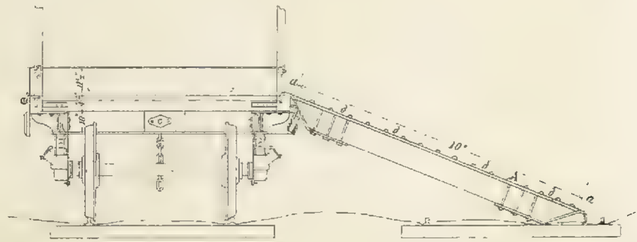
Фиг. 3. Планъ.



Фиг. 5. Концевой видъ платформы съ поперечнымъ разрѣзомъ промежуточнаго моста.



Фиг. 4. Поперечный разрѣзъ.



На каждыя пять платформъ полагается:

Спускныхъ мостовъ фиг. 1, 2, 3 и 4, черт. № 12	*А*	*1 шт.*
Промежуточныхъ мостовъ фиг. 1, 3 и 5 черт. № 12	*Б*	*3*
Добавочныхъ мостовъ для платформъ съ неоткидными бортами фиг. 2 и 3 черт. № 12 и фиг. 5 черт. № 13	*В*	*1*

Спускной мостъ состоитъ:

Изъ продольныхъ брусьевъ съ крюками а на концахъ фиг. 2 и 4 черт. № 12 и фиг. 1, черт. № 13	*Г*	*3*
Изъ досокъ съ набойками для настила фиг. 1, 2, 3 и 4 черт. № 12 и фиг. 2 черт. № 13	*Д*	*5*

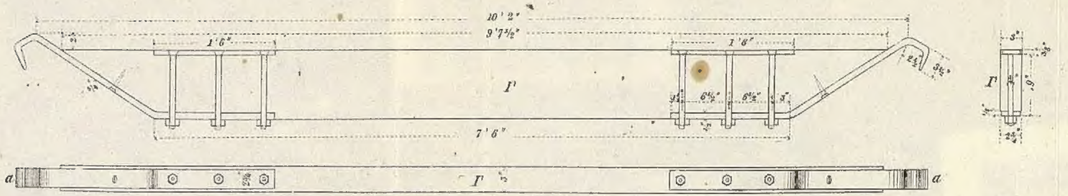
Промежуточный мостъ состоитъ:

Изъ продольныхъ брусьевъ съ желѣзными шинами б и накладками в фиг. 1, 3 и 5 черт. № 12 и фиг. 3 черт. № 13	*Е*	*4*
Изъ досокъ (2 д) для настила фиг. 1, 3 и 5 черт. № 12 и фиг. 4 черт. № 13	*Ж*	*2*
Изъ концевыхъ съемныхъ бортовъ платформы для настила фиг. 1 и 3 черт. № 12	*З*	*2*

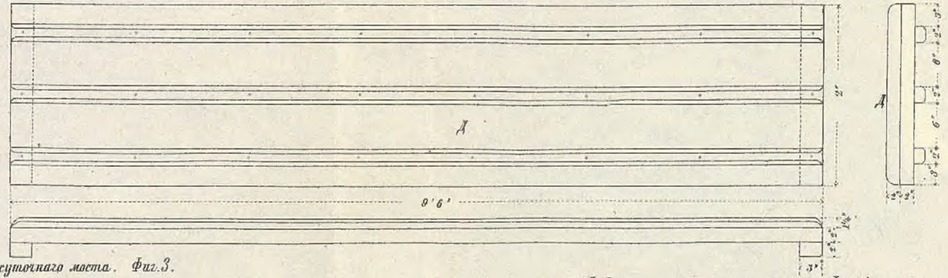
Черт. 13.

Чертежъ принадлежностей промежуточнаго и добавочнаго мостовъ для открытыхъ платформъ.

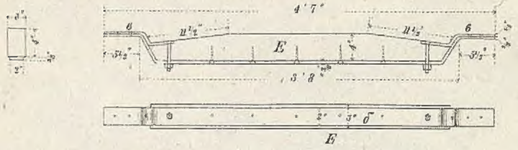
Продольный брусъ спускнаго моста Фиг. 1.



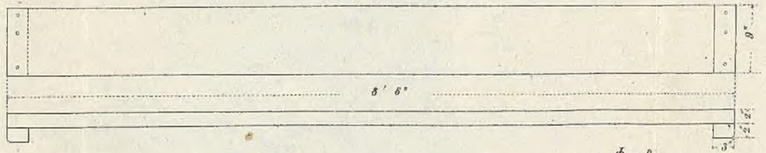
Доска спускнаго моста. Фиг. 2.



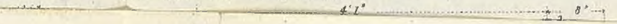
Продольный брусъ промежуточнаго моста. Фиг. 3.



Доска промежуточнаго моста. Фиг. 4.



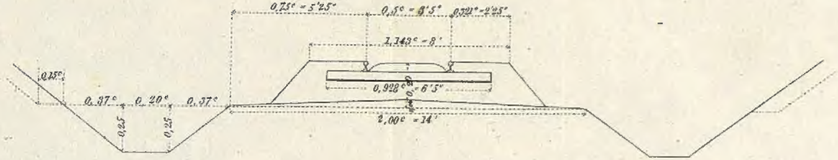
Видъ добавочнаго мостка. Фиг. 5.



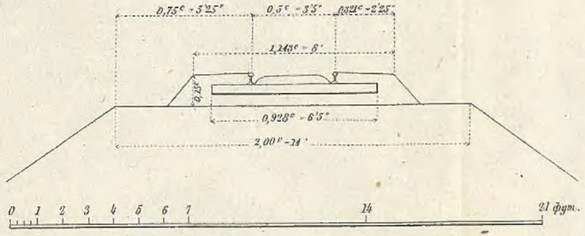
Фиг. 6.
Видъ скобы для платформъ съ неоткидными бортами.

Черт. 14.

Нормальный профиль. а.) въ выемкѣ.

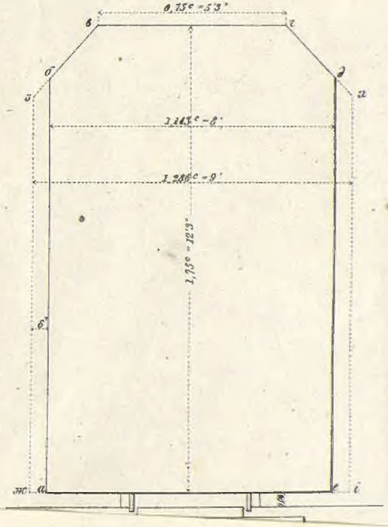


Черт. 15. *b.) въ насыпи.*



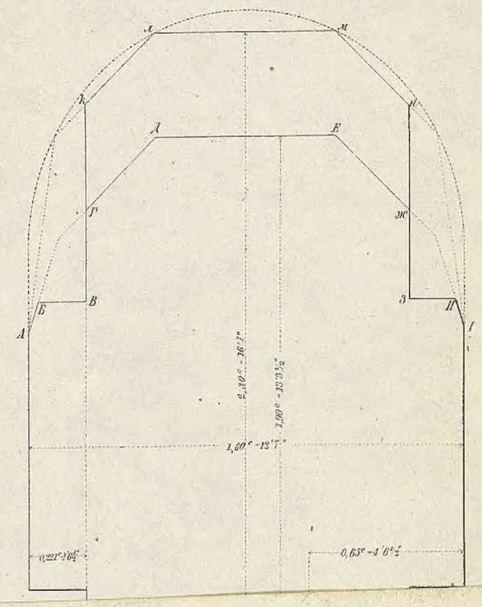
Черт. 16.

Предѣльное очертаніе подвижнаго состава.



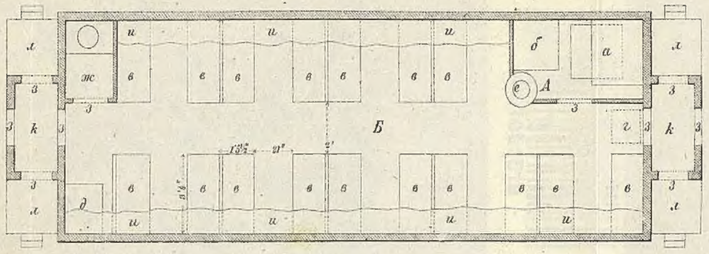
Черт. 17.

Предѣлы приближенія строеній къ путямъ.



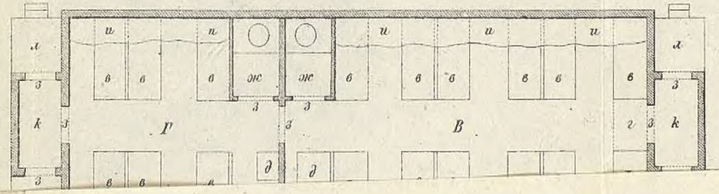
Черт. 18.

Планъ Арестантскаго 40 мѣстнаго вагона съ офицерскимъ отдѣленіемъ.



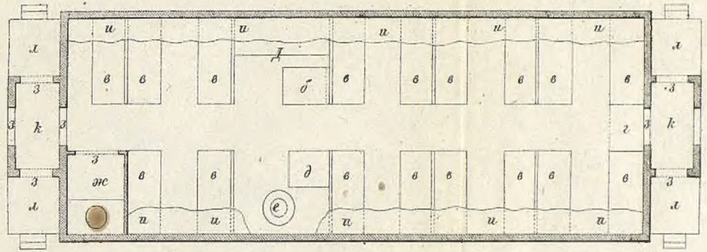
Черт. 19.

Планъ Арестантскаго 40 мѣстнаго вагона съ отдѣленіемъ для мужчинъ и женщинъ.



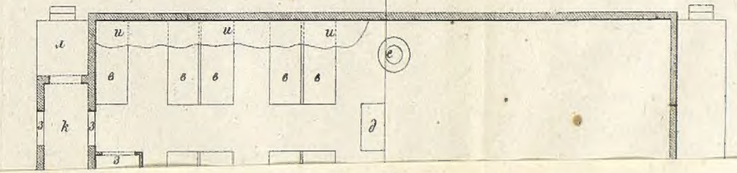
Черт. 20.

Планъ Арестантскаго 40 мѣстнаго вагона безъ подраздѣленій.



Черт. 21.

Планъ Арестантскаго 20 мѣстнаго отдѣленія.



ОПИСАНІЕ

къ планамъ Арестантскихъ вагоновъ

№ 18, 19, 20 и 21.

А. Офицерское Отдѣленіе и канцелярія.
Б. Общее арестантское помѣщеніе.
В. Отдѣленіе для мужчинъ.
Г. Отдѣленіе для женщинъ.
Д. Мѣсто для конвоирующаго унтеръ-офицера и писаря.
а. Выдвинутое кресло съ ящикомъ и подушкою.
б. Письменный столъ опускной.
в. Скамейки.
г. Откидная лавка для дежурнаго конвойнаго.
д. Желѣзный ящикъ или кушакъ для воды.
е. Печь.
ж. Ретирады.
з. Двери.
и. Полки.
k. Тамбуры.
л. Платформы со сходами.